

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-166 R1</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>26 octobre 2005</b>	Page : <b>1/2</b>
Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>	
	<b>Un aéronef concerné par une consigne de navigabilité ne peut être utilisé qu'en conformité avec les exigences de cette consigne de navigabilité, sauf accord de l'autorité du pays d'immatriculation.</b>			
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : <b>Sans objet</b>	Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : <b>UF-2005-166, F-2005-150 annulée par sa révision 1</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>	Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A330 et A340</b>			
Certificat(s) de type n° <b>EASA.A.004, EASA.A.015</b> Fiche(s) de données n° <b>EASA.A.004, EASA.A.015</b>				
Chapitre ATA : <b>31</b>	Objet : <b>Système de signalisation et d'enregistrement - Réinitialisation périodique des écrans de visualisation</b>			

## 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A330 et A340, tous modèles certifiés, tous numéros de série, équipés de :

- EIS 2 (Electronic Instrument System) standard L4-1, installé par la modification AIRBUS 51153 en production ou Bulletin Service (BS) AIRBUS A330-31-3056 ou A330-31-3057 ou A340-31-5001 en service,
- ou,
- EIS 2 standard L5, installé par la modification AIRBUS 51974 en production ou BS AIRBUS A330-31-3056 ou A330-31-3069 ou A340-31-4087 ou A340-31-5012 en service.

## 2. RAISONS :

Un opérateur d'A330 a rapporté une perte simultanée, en vol, de trois écrans de visualisation EIS. Ces trois écrans de visualisation se sont éteints et ont affiché un message d'alerte "INVALID DISPLAY UNIT". L'affichage des écrans est réapparu automatiquement après approximativement 40 secondes et le vol a pu continuer normalement.

L'analyse des données fournies par le calculateur qui gère l'affichage des écrans (DMC) a confirmé que les trois écrans avaient subi simultanément une réinitialisation automatique suivie d'un auto-test de mise sous tension (POST). Il a été montré que, si un écran est alimenté électriquement de manière ininterrompue pendant plus de 6 jours, une horloge interne atteint alors sa limite et provoque une réinitialisation automatique de l'écran.

Une situation, dans laquelle les écrans EIS et les instruments de secours seraient simultanément indisponibles, pourrait avoir des conséquences allant jusqu'à compromettre la sécurité dans certaines phases de vol.

Le but de cette consigne de navigabilité (CN) est de prévenir la réinitialisation automatique de plusieurs écrans en vol, en appliquant, au sol, une procédure périodique d'arrêt et de rallumage des écrans. Cette procédure remettra à zéro l'horloge interne de tous les écrans.



La CN F-2005-150 couvrait ce problème et demandait une réinitialisation périodique des écrans de visualisation tout les 4 jours au maximum. Afin de rendre la procédure encore plus sûre, il a été décidé de demander à l'équipage de conduite d'éteindre les écrans lors de l'exécution de la «check-list parking» avant de quitter l'appareil. Ainsi, l'équipage de conduite suivant devra rallumer les écrans, assurant ainsi une réinitialisation correcte sur une base régulière.

Le but de cette Révision 1 est d'introduire les références des Révisions Temporaires (TR) du manuel de vol (AFM) qui couvrent cette procédure opérationnelle et de préciser que la conformité à cette CN peut être assurée par l'application des AFM TR par l'équipage de conduite

### **3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :**

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente CN à l'édition originale, appliquer la procédure opérationnelle suivante :

*"At each flight crew change, switch OFF all display units before completing Parking Check-list"*

**Nota 1 :** Comme l'équipage de conduite remettra tous les écrans sur la position "ON" lors de la prochaine préparation de l'avion, une mise hors tension plus de 5 secondes est ainsi assurée prévenant la réinitialisation automatique des écrans.

**Nota 2 :** Cette procédure opérationnelle est couverte par la Révision Temporaire (TR) du manuel de vol (AFM) : A330 AFM TR 4.03.00/26 ou A340 AFM TR 4.03.00/37.

L'incorporation de cette TR (ou toute révision ultérieure approuvée) ou l'insertion de cette CN dans le Manuel de Vol de l'avion et l'application de cette procédure par l'équipage de conduite permettent d'assurer la conformité à cette CN.

Cette procédure opérationnelle a fait l'objet des Operations Engineering Bulletin (OEB) 59/1 et OEB 72/1.

**Nota 3 :** Les All Operators Telex (AOT) A330-31A3092, A340-31A4102 et A340-31A5023 sont annulés.

**Nota 4 :** Cette CN remplace la CN F-2005-150, annulée par sa Révision 1.

### **4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

A330 AFM TR 4.03.00/26 approuvée par l'AESA le 11 octobre 2005

A340 AFM TR 4.03.00/37 approuvée par l'AESA le 11 octobre 2005

(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents ou toute révision générale du Manuel de Vol incluant cette procédure est acceptable).

### **5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :**

**Edition originale :** Dès réception de la CN urgente émise le 23 septembre 2005

**Révision 1 :** 05 novembre 2005.

### **6. REMARQUES :**

Cette CN à l'édition originale n'a fait l'objet que d'une diffusion urgente le 23 septembre 2005.

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

AIRBUS SAS - Bureau de Navigabilité - EAL - Fax : 33 5 61 93 45 80 ou 33 5 61 93 44 51.

### **7. APPROBATION :**

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-6378 du 18 octobre 2005.