

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2004-171		Diffusion : B	Date d'émission : 27 octobre 2004	Page : 1/2
	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>	
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.					
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : Sans objet		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : Néant			
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A340-500/600			
Certificat(s) de type n° 183 Fiche(s) de données n° 183					
Chapitre ATA : 27	Objet : Commandes de vol - Servocommandes d'aileron interne				

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A340, modèles -541 et -642, tous numéros de série, équipés de servocommande(s) (SC) d'aileron interne de référence (PN) SC4820-4 et de numéros de série (SN) 70 à 119 inclus.

Les SC d'aileron interne PN SC4820-4 en rechanges, ayant pour SN 70 à 119 inclus, sont aussi concernées par cette consigne de navigabilité (CN).

Nota 1 : Les SC d'aileron externe de conception différente ne sont pas concernées par cette CN.

Rappel : Il est de la responsabilité de l'opérateur de s'assurer que tout remplacement d'une SC d'aileron interne ne remet pas en cause la conformité de l'avion à cette CN.

2. RAISONS :

Le constructeur AIRBUS a mis en évidence que le comportement des SC d'aileron interne pourrait présenter un dysfonctionnement similaire à celui rencontré sur les SC de profondeur suite à une non-conformité de l'alésage du tiroir de recentrage de la SC, comme spécifié dans la CN n° F-2004-082 en vigueur depuis le 19 juin 2004.

Dans le cas extrême de la perte de commande électrique des 4 SC des ailerons internes, le blocage du tiroir de recentrage automatique des SC en positions 7CS2 et 8CS1 peut conduire à la perte de contrôle de ces surfaces, ce qui pourrait réduire la contrôlabilité de l'avion.

Le but de cette CN est :

- de vérifier sur avion si les SC d'aileron interne installées font partie du lot concerné (PN SC4820-4 SN 70 à 119 inclus),
- d'interdire tout vol avec un calculateur primaire FCPC1 ou secondaire FCSC1 inopérant pour les avions équipés de deux SC d'aileron interne concernées alimentées avec le circuit hydraulique vert (positions 7CS2 et 8CS1) dans le but de réduire le risque de passer en mode "centrage".

Nota 2 : Cette limitation s'applique uniquement aux avions équipés, sur chacune des positions 7CS2 et 8CS1, d'une SC d'aileron interne identifiée au § 1 "Applicabilité".

	<p align="center">CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2004-171</p>	<p>Diffusion : B</p>	<p>Date d'émission : 27 octobre 2004</p>	<p>Page : 2/2</p>
--	--	---------------------------------	---	------------------------------

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les actions qui suivent sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur (DEV) de cette CN :

3.1. Dans les 700 heures de vol au plus tard à compter de la DEV de cette CN, vérifier si les SC d'aileron interne installées sur avion ont le PN SC4820-4 et un numéro de série compris entre 70 et 119 inclus (lot de SC d'aileron interne concerné par la non-conformité) conformément aux instructions de l'AOT AIRBUS A340-27A5024 R1.

3.2. Si chacune des deux SC d'aileron interne installées sur avion en positions 7CS2 et 8CS1 fait partie du lot ayant pour référence le PN SC4820-4 et a un numéro de série compris entre 70 et 119 inclus, :

- la mise en service de l'appareil est interdite avec un calculateur primaire FCPC1 ou secondaire FCSC1 inopérant,
- chaque opérateur doit mettre à jour la MEL pour refléter cette interdiction de mise en service.

Nota 3 : Si un avion est équipé, sur chacune des positions 7CS2 et 8CS1, d'une SC d'aileron interne identifiée au § 1 "Applicabilité", le remplacement d'une de ces deux SC d'aileron interne par une SC d'aileron interne ne faisant pas partie du lot concerné est suffisant pour lever la limitation ci-dessus.

Nota 4 : Un programme de remise en état ou de remplacement du lot de SC concernées d'aileron interne sera disponible à compter de novembre 2004.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

AOT AIRBUS A340-27A5024 R1
Toute révision ultérieure approuvée de ce document est acceptable.

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

06 novembre 2004.

6. REMARQUE :

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

AIRBUS SAS - EAL - Fax : 33 5 61 93 45 80.

7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-10568 du 20 octobre 2004.