	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-130 R1</b>		Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>10 novembre 2004</b> <i>Correction du 13 avril 2005</i>	Page : <b>1/3</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.		Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.	
<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>F-2004-130 édition originale</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A300, A310, A300-600 et A300-600ST</b>			
Certificat(s) de type n° 72, EASA A.014 Fiche(s) de données n° 145, EASA A.014					
Chapitre ATA : <b>28</b>	Objet : <b>Système carburant - Prévention contre les risques d'explosion - Groupe auxiliaire de puissance (APU) - Boucle de détection fuite d'air</b>				

**Correction : la ligne corrigée est signalée par la lettre "C" dans la marge**

## 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A300, équipés d'un réservoir central, tous numéros de série :

- A300 dans la configuration FFCC (Forward Facing Crew Cockpit) notamment certifié pour les modèles A300B4-203, A300B4-220.
- A300 séries A300B4-100, A300B4-200, A300C4-200 et A300F4-200.

**C** Avions AIRBUS A310, A300-600 et A300-600ST tous modèles certifiés, tous numéros de série.

## 2. RAISONS :


Suite à l'accident du Boeing 747-131 (vol TWA800), la FAA a publié le règlement SFAR 88 (Special Federal Aviation Regulation 88).

Par courriers référencés 04/00/02/07/01-L296 du 04 mars 2002 et 04/00/02/07/03-L024 du 03 février 2003, les JAA ont recommandé aux Autorités Nationales de l'Aviation (NAA) l'application d'un règlement similaire.

Ce règlement a pour but d'exiger à tout détenteur de certificat de type d'avion de transport passagers certifié après le 1<sup>er</sup> janvier 1958 de capacité de 30 passagers ou plus, ou de charge marchande de capacité de 3402 kg (7500 livres) ou plus, d'effectuer une revue de définition contre les risques d'explosion.

Dans ce cadre le constructeur a révisé les conditions opérationnelles d'utilisation du système de prélèvement d'air du groupe auxiliaire de puissance (APU) dans le but d'interdire l'utilisation de ce système en cas de défaillance de l'une des boucles de détection de fuite d'air du APU.

La Révision 1 de cette consigne de navigabilité (CN) ajoute les avions A300-600ST "BELUGA" dans la liste d'applicabilité. Cette révision est mise à profit pour mettre à jour les références des documents de référence concernant les A310 et a300-600.

	<p align="center"><b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-130 R1</b></p>	<p>Diffusion : <b>B</b></p>	<p>Date d'émission : <b>10 novembre 2004</b> <i>Correction du 13 avril 2005</i></p>	<p>Page : <b>2/3</b></p>
--	---	---------------------------------	---	------------------------------

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

#### **Pour les avions A300 et A300 FFCC**

S'assurer que la liste minimale d'équipements (MEL) de l'avion inclut les conditions opérationnelles révisées "APU manifold fault detector loop" (chapitre ATA 36 item 21 pour l'A300, item 20 pour l'A300 FFCC) incorporées à partir des révisions de la liste minimale d'équipements de référence (MMEL) du constructeur ci-dessous :

Avions A300 : Révision 22 de la MMEL approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.

Avions A300 FFCC : Révision 11 de la MMEL approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.

Les équipages sont tenus de se conformer à ces directives.

#### **Pour les avions A310, A300-600 et A300-600ST**

Introduire dans la MEL de l'avion la Révision Temporaire (TR) de la MMEL constructeur suivante :

- A310 TR n° 01-36/01L issue 01 de septembre 2003 approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.
- A300-600 TR n° 01-36/01K issue 01 de septembre 2003 approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.
- A300-600ST TR n° 01-36/01C issue 01 de septembre 2003 approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.

Les équipages sont tenus de se conformer à ces directives.

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

MMEL A300 Révision 22 d'avril 2004, approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.

MMEL A300 FFCC Révision 11 d'avril 2004, approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.

Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable.

A310 MMEL TR n° 01-36/01L issue 01 de septembre 2003, approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.

A300-600 MMEL TR n° 01-36/01K issue 01 de septembre 2003, approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.

A300-600ST MMEL TR n° 01-36/01C issue 01 de septembre 2003, approuvée par la DGAC le 12 mars 2004.

Toute révision ou évolution ultérieure approuvée de ces MMEL TR est acceptable.


**Nota** : Ces MMEL TR sont incluses dans les révisions de MMEL suivantes :

- MMEL A310 Révision 15 d'octobre 2004, approuvée par la DGAC le 14 septembre 2004,
- MMEL A300-600 Révision 13 d'octobre 2004 approuvée par la DGAC le 14 septembre 2004,
- MMEL A300-600ST Révision 6 d'octobre 2004 approuvée par la DGAC le 14 septembre 2004.

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

**Edition originale** : 14 août 2004

**Révision 1** : 20 novembre 2004.

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-130 R1</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>10 novembre 2004</b> <i>Correction du 13 avril 2005</i>	Page : <b>3/3</b>
--	--	-------------------------	--	----------------------

**6. REMARQUE :**

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

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

**7. APPROBATION :**

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-10848 du 03 novembre.2004.