 <b>Direction générale de l'aviation civile France</b> Edition du GSAC	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-151 R2</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>24 novembre 2004</b>	Page : <b>1/4</b>
	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>F-2004-151 R1</b>		
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A340</b>		
Certificat(s) de type n° <b>A.015</b> Fiche(s) de données n° <b>A.015</b>				
Chapitre ATA : <b>35</b>	Objet : <b>Oxygène - Diaphragme conteneur d'oxygène gazeux pour passagers</b>			

## 1. APPLICABILITE :

- 1.1. Avions séries AIRBUS A340-200 et A340-300 tous modèles certifiés, tous numéros de série, ayant reçu l'application de la modification AIRBUS 40257 en production (installation du système d'oxygène gazeux pour passagers) et n'ayant pas reçu la modification AIRBUS 53578 en production .
- 1.2. Avions séries AIRBUS A340-500 et A340-600 tous modèles certifiés, tous numéros de série, ayant reçu l'application de la modification AIRBUS 48635 ou 48728 en production (installation du système d'oxygène gazeux pour passagers) et n'ayant pas reçu la modification AIRBUS 53579 en production.

Les avions livrés après la date d'entrée en vigueur de la présente consigne de navigabilité (CN) à l'édition originale ne sont pas concernés par les exigences de cette CN.


**Rappel** : Il est de la responsabilité de l'opérateur de s'assurer que tout remplacement de l'ensemble conteneur d'oxygène gazeux passagers ou l'ensemble manifold après livraison de l'avion ne remet pas en cause la conformité de l'avion à cette CN.

**Nota 1** : La Révision 2 de cette consigne de navigabilité (CN) n'implique pas de travail supplémentaire.

## 2. RAISONS :

Les essais de qualification et les essais de flux ultérieurement réalisés par le fournisseur du système d'oxygène DRAEGER AEROSPACE, ont révélé que le flux d'oxygène des ensembles conteneurs d'oxygène gazeux pour passagers peut être dégradé ou bloqué par le coincement du diaphragme de la rampe de distribution "ensemble manifold" lors d'une décompression cabine.

Lors d'une dépressurisation lente (perte des groupes de conditionnement d'air ou perte des systèmes de contrôle de pression cabine) ET si les masques à oxygène sont déclenchés entre les niveaux de vol 150 et 250, la pression d'oxygène fournie ne sera pas suffisante pour libérer le diaphragme et l'oxygène ne s'écoulera pas vers les masques déployés.

	<p align="center"><b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-151 R2</b></p>	<p>Diffusion : <b>B</b></p>	<p>Date d'émission : <b>24 novembre 2004</b></p>	<p>Page : <b>2/4</b></p>
--	---	---------------------------------	--	------------------------------

Cette CN exige :

- la limitation des conditions d'autorisation de vol par la modification de la MMEL quand un contrôleur de pression cabine (CPC) ou un groupe de conditionnement d'air n'est pas opérationnel,
- le remplacement du diaphragme d'oxygène des ensembles manifold affectés,
- après remplacement du diaphragme sur avion, une recherche de fuite dans le système d'oxygène d'urgence en cabine.

Le but de la Révision 1 était :

- de préciser dans quelles conditions un test de recherche de fuite du système d'oxygène d'urgence en cabine est exigé après remplacement du diaphragme sur avion (seulement si les conteneurs d'oxygène gazeux ont été déposés de l'avion ou si les connexions de n'importe quel conteneur ont été déconnectées,
- de prendre en compte les précisions de procédures apportées par la Révision 02 du Vendor Service Bulletin DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02 qui étend le champ d'applicabilité aux ensembles manifolds de référence (PN) E69019-SERIES pour les A340-200/-300 et à deux PNs de conteneurs pour les A340-500/-600.

Le but de cette Révision 2 est de réduire le champ d'applicabilité défini au paragraphe 1 par référence aux MOD 53578 ou 53579.

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

#### **3.1. Impact sur la MMEL pour les avions de série AIRBUS A340-200, A340-300, A340-500 et A340-600 :**

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente CN à l'édition originale et jusqu'à l'accomplissement des actions définies dans le paragraphe 3.2. :

Quand le vol est entrepris soit avec un CPC non opérationnel (MMEL item 21-31-01) soit avec un pack de conditionnement non opérationnel (MMEL 21-52-01), les opérateurs doivent s'assurer qu'en tout point de la route, la marge de franchissement des obstacles permet une descente rapide vers le niveau 100.

En conséquence la procédure MMEL suivante doit être rajoutée aux conditions de départ avec un CPC ou un pack de conditionnement non opérationnel :

*"... provided from any point of the route, obstacle clearance is ensured to allow a rapid descent to FL 100."*

**Nota 2 :** L'incorporation de la MMEL TR N° 01-21/01Z ISSUE 01 ou MMEL TR n° 01-21/02Z ISSUE 01 ou une copie de cette CN dans le manuel d'opération de l'avion et leurs stricte application par l'équipage de conduite permet de satisfaire aux exigences du paragraphe 3.1. de cette CN.

#### **3.2. Au plus tard le 31 octobre 2004 :**

##### **3.2.1. Pour les avions de série A340-200 et A340-300 :**

- 3.2.1.1.** Identifier les PNs des ensembles conteneurs d'oxygène gazeux passagers installés soit sur avion ou en rechange.
- 3.2.1.2.** Pour les PNs des ensembles conteneurs non listés dans l'AOT AIRBUS 35A4015 Révision 01, aucune action ultérieure n'est requise au titre de cette CN.
- 3.2.1.3.** Pour les PNs des ensembles conteneurs listés dans l'AOT AIRBUS 35A4015 Révision 01, identifier le PN et numéro de série (SN) de l'ensemble Manifold conformément aux instructions données dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02.



**3.2.1.4.** Si le PN et le SN de l'ensemble manifold sont listés dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02, appliquer les actions correctives suivantes :

- remplacer le diaphragme installé dans l'ensemble manifold conformément aux instructions données dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02 et
- effectuer un test de recherche de fuite dans le système d'oxygène d'urgence en cabine conformément à la procédure AMM 35-23-00-790-801 seulement quand les conteneurs d'oxygène gazeux ont été déposés de l'avion ou quand les connections à l'avion d'un conteneur ont été déconnectées,
- en complément au VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02, effectuer un test de fonctionnement de la porte du conteneur conformément à la procédure AMM 35-23-00-710-805.

**3.2.1.5.** Identifier les PN et SN des ensembles manifolds de rechange conformément aux instructions données dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02. Pour chaque ensemble manifold de rechange, si le PN et le SN sont listés dans le VSB, remplacer le diaphragme installé dans l'ensemble manifold conformément aux instructions données dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02, avant installation sur avion et au plus tard le 31 octobre 2004.

**3.2.1.6.** Si le PN ou le SN des ensembles manifold n'est pas listé dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02, aucune action ultérieure n'est requise au titre de cette CN.

**3.2.2.** Pour les avions de série A340-500 et A340-600 :

**3.2.2.1.** Identifier les PNs des ensembles conteneurs d'oxygène gazeux passagers installés sur avion ou en rechange.

**3.2.2.2.** Pour les PNs des ensembles conteneurs non listés dans l'AOT AIRBUS 35A5002 Révision 01, aucune action ultérieure n'est requise au titre de cette CN.

**3.2.2.3.** Pour les PNs des ensembles conteneurs listés dans l'AOT AIRBUS 35A5002 Révision 01, identifier le numéro de série (SN) de l'ensemble conteneur conformément aux instructions données dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-005 Révision 01.

**3.2.2.4.** Pour les SNs des ensembles conteneurs non listés dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-005 Révision 01, aucune action ultérieure n'est requise au titre de cette CN.

**3.2.2.5.** Pour les SNs des ensembles conteneurs listés dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-005 Révision 01, appliquer les actions correctives suivantes :

- remplacer le diaphragme installé dans l'ensemble manifold conformément aux instructions données dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-005 Révision 01 et
- effectuer un test de recherche de fuite dans le système d'oxygène d'urgence en cabine conformément à la procédure AMM 35-23-00-790-801,
- en complément au VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-005 Révision 01, effectuer un test de fonctionnement de la porte du conteneur conformément à la procédure AMM 35-23-00-710-805.

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

AOT AIRBUS A340-35A4015 Révision 01 (A340-200/-300) daté du 26 août 2004

AOT AIRBUS A340-35A5002 Révision 01 (A340-500/-600) daté du 26 août 2004


A340 MMEL TR N° 01-21/01Z ISSUE 01 (A340-200/-300)

A340 MMEL TR N° 01-21/02Z ISSUE 01 (A340-500/-600)

(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable)

Vendor Service Bulletin DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02 (A340-200/-300)

Vendor Service Bulletin DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-005 Révision 01 (A340-500/-600).

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-151 R2</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>24 novembre 2004</b>	Page : <b>4/4</b>
--	--	-------------------------	--	----------------------

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

**Edition originale** : 11 septembre 2004  
**Révision 1** : 25 septembre 2004  
**Révision 2** : 04 décembre 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 Révision de CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-11118 du 17 novembre 2004.