 Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2004-152 R2	Diffusion : B	Date d'émission : 24 novembre 2004	Page : 1/3
	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) : F-2004-152 R1		
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A330		
Certificat(s) de type n° A.004 Fiche(s) de données n° A.004				
Chapitre ATA : 35	Objet : Oxygène - Diaphragme conteneur d'oxygène gazeux pour passagers			

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A330 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.

Les avions livrés à compter de 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.

Note 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.

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 ou un système de prélèvement d'air moteur 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.

	<p align="center">CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2004-152 R2</p>	<p>Diffusion : B</p>	<p>Date d'émission : 24 novembre 2004</p>	<p>Page : 2/3</p>
--	---	---------------------------------	--	------------------------------

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 (VSB) DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 qui étend le champ d'applicabilité aux ensembles manifolds de référence (PN) E69019-SERIES.

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

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

3.1. Impact sur la MMEL :

À 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 un vol est entrepris soit avec un CPC non opérationnel (MMEL item 21-31-01) soit avec un groupe de conditionnement d'air 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 de vol 100.

En conséquence, la procédure MMEL suivante doit être rajoutée aux conditions de départ avec un CPC ou un groupe de conditionnement d'air non opérationnel :

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

- Quand un vol est entrepris avec un système de prélèvement d'air non opérationnel (MMEL item 36-11-01), 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 de vol 220 si la panne de prélèvement persiste. Au niveau de vol 220, le prélèvement d'air du groupe auxiliaire de puissance (APU) est utilisé pour la pressurisation cabine.


En conséquence, la procédure MMEL suivante doit être rajoutée dans les conditions de départ avec un système de prélèvement d'air non opérationnel :

" ... *provided from any point of the route, obstacle clearance is ensured to allow a rapid descent to FL 220.*"

Nota 2 : L'incorporation de la MMEL TR N° 01-21/01Z ISSUE 01 et MMEL TR N° 01-36/01Z ISSUE 01 ou une copie de cette CN dans le manuel d'opération de l'avion et leur 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.** Identifier les PNs des ensembles conteneurs d'oxygène gazeux passagers installés soit sur avion ou en rechange.
- 3.2.2.** Pour les PNs des ensembles conteneurs non listés dans l'AOT AIRBUS 35A3013 révision 01, aucune action ultérieure n'est requise au titre de cette CN.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2004-152 R2	Diffusion : B	Date d'émission : 24 novembre 2004	Page : 3/3
--	--	-------------------------	--	----------------------

3.2.3. Pour les PN des ensembles conteneurs listés dans l'AOT AIRBUS 35A3013 Révision 01, identifier le PN et le numéro de série (SN) de l'ensemble manifold conformément aux instructions données dans le VSB DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 Révision 02 .

3.2.4. Si le PN et 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.

3.2.5. Identifier le 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 les PN et 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.

3.2.6. 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.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

AOT AIRBUS 35A3013 Révision 01 daté du 26 août 2004
A330 MMEL TR N° 01-21/01Z ISSUE 01
A330 MMEL TR N° 01-36/01Z ISSUE 01
(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable).
Vendor Service Bulletin DRÄGER AEROSPACE XXG00-35-004 révision 02.

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° 2004-11119 du 17 novembre 2004.