

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2003-360 R1		Diffusion : B	Date d'émission : 26 mai 2004	Page : 1/2
	Direction générale de l'aviation civile France	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC : <input checked="" type="checkbox"/> pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné. <input type="checkbox"/> en tant qu'autorité du pays d'immatriculation des aéronefs concernés.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>	
Edition du GSAC	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) : 2003-360 édition originale			
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A340-200/300			
Certificat(s) de type n° 183 Fiche(s) de données n° 183					
Chapitre ATA : 28	Objet : Carburant - Inspection pour fermeture correcte du robinet d'arrêt basse pression				

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A340, modèles -211, -212, -213, -311, -312 et -313, tous numéros de série, équipés de robinet d'arrêt basse pression (LPSOV) de référence (PN) HTE190021 ou HTE190026.

2. RAISONS :

Lors d'une maintenance moteur non programmée sur un A340, malgré l'utilisation du "Fire Push Button", l'arrêt du moteur n° 4 ne s'est effectué qu'environ 6 minutes plus tard grâce à l'emploi d'un autre moyen d'extinction. L'ECAM n'a déclenché aucune alarme et la page carburant de l'écran systèmes affichait que le LPSOV était en position fermée alors que celui-ci n'était que partiellement fermé.

L'ensemble robinet d'arrêt a fonctionné correctement après remplacement du robinet d'arrêt, de l'ensemble d'entraînement associé "Pedestal" et des deux moteurs de commande (Twin Motor Actuator "TMA").

Les investigations réalisées par le fournisseur sur les éléments déposés ont révélé que la tête de l'axe anti-rotatif du TMA ainsi que la fente du "Pedestal" étaient endommagées. Il a été mis en évidence que dans certaines circonstances, relatives aux tolérances de production, il est possible d'assembler le TMA au "Pedestal" avec un axe anti-rotatif ayant un défaut d'alignement.

Cet événement, non corrigé et combiné avec un feu moteur, pourrait conduire à une situation potentiellement critique.

La consigne de navigabilité (CN) 2003-239 a été diffusée pour rendre obligatoires :

- une vérification de la longueur de l'axe anti-rotatif des TMA affectés, et
- une inspection du "Pedestal" pour recherche de dommage.

Cette nouvelle CN :

- reprend les exigences ci-dessus,
- étend le champ d'applicabilité aux avions ayant reçu en production la modification 48225, c'est-à-dire l'installation d'un LPSOV de PN FRH010041, qui aurait pu être déposé en service et remplacé par un des deux PN mentionnés dans le paragraphe 1.

	<p align="center">CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2003-360 R1</p>	<p>Diffusion : B</p>	<p>Date d'émission : 26 mai 2004</p>	<p>Page : 2/2</p>
--	---	---------------------------------	---	------------------------------

Par conséquent, la présente CN remplace la CN 2003-239.

Cette Révision 1 a pour but d'informer les opérateurs que les avions AIRBUS A340 modèle -642 ne sont pas concernés par les exigences de la présente CN.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter du 19 juillet 2003 [date d'entrée en vigueur (DEV) de la CN 2003-239] :

Sauf si déjà accompli,

Dans les 12 000 heures de vol ou dans les 39 mois qui suivent le 19 juillet 2003 [DEV de la CN 2003-239] , à la première échéance atteinte,

3.1. Déposer le TMA concerné conformément aux instructions données dans le Bulletin Service AIRBUS (BS) A340-28-4098.

3.2. Effectuer une inspection du "Pedestal" du TMA et appliquer les mesures correctives, si nécessaire, conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A340-28-4098, paragraphe 3.C (2) et l'organigramme (Flow Chart).

3.3. Mesurer la distance entre la face de la bride de fixation et le sommet du pied de positionnement, conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A340-28-4098 paragraphe 3.C (3).

3.3.1. Si cette distance est supérieure à 1,08 mm, remplacer le TMA avant le prochain vol.

Nota 1 : Si le nouveau TMA a pour référence (PN) HTE190021 ou PN HTE190026, refaire l'inspection définie au § 3.3. avant l'installation.

3.3.2. Si cette distance est inférieure ou égale à 1,08 mm, aucune action n'est requise.

Nota 2 : Les procédures AMM ont été mises à jour pour prévenir toute installation incorrecte des TMA PN HTE190021 ou PN HTE190026.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

Bulletin Service AIRBUS A340-28-4098
(Toute révision ultérieure approuvée de ce BS est acceptable)

5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : 11 octobre 2003
Révision 1 : 05 juin 2004

6. REMARQUE :

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

AIRBUS SAS - Gérard MEUREY - Fax : 33 5 61 93 45 80

7. APPROBATION :

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-5340 du 17 mai 2004.