

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-082</b>		Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>9 juin 2004</b>	Page : <b>1/2</b>
	<b>Direction générale de l'aviation civile France</b>	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>	
<b>Edition du GSAC</b>	<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>Néant</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A340-500/600</b>			
Certificat(s) de type n° <b>183</b> Fiche(s) de données n° <b>183</b>					
Chapitre ATA : <b>27</b>	Objet : <b>Commandes de vol - Servocommandes de profondeur</b>				

## 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A340, modèles -541 et -642, tous numéros de série, équipés de servocommande(s) de profondeur de référence (PN) SC4810-4 avec les numéros de série (SN) 70 à 118 inclus et non marquées par une étoile à la fin du code CMS.

Les pièces de rechange PN SC4810-4 ayant pour SN 70 à 118 inclus et non marquées par une étoile à la fin du code CMS, sont aussi concernées par cette consigne de navigabilité (CN).

## 2. RAISONS :

Durant la phase de vol de croisière d'un A340-600, des oscillations sur les deux gouvernes de profondeur ont été perçues. L'enquête préliminaire a montré que ces oscillations étaient liées à un comportement anormal des deux servocommandes de profondeur en mode actif.

Les analyses supplémentaires effectuées en basse température ont révélé que l'origine de cet événement est une non-conformité de l'alésage du tiroir de recentrage de la servocommande.

Dans le cas extrême, la perte de la commande électrique, sur les deux servocommandes grippées, du tiroir de recentrage peut conduire à la perte de contrôle de la surface qui pourrait réduire la contrôlabilité de l'avion.

Le but de cette CN est :

- d'exiger le remplacement / modification des servocommandes affectées,
- d'interdire tout vol avec un calculateur primaire FCPC1 ou secondaire FCSC1 inopérant pour les avions équipés d'une ou de plusieurs servocommande(s) concernée(s) dans le but de réduire le risque de passer en mode "centrage".

	<p align="center"><b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-082</b></p>	<p>Diffusion : <b>B</b></p>	<p>Date d'émission : <b>9 juin 2004</b></p>	<p>Page : <b>2/2</b></p>
--	--	---------------------------------	---	------------------------------

**3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAI D'APPLICATION :**

**3.1.** Au plus tard le 31 octobre 2004, remplacer ou modifier chaque servocommande de profondeur PN SC4810-4 avec un SN de 70 à 118 inclus et non marquée par une étoile à la fin du code CMS, installée en position active 2CS1 et 2CS2 ou en position amortissement 3CS1 et 3CS2 ou existante en pièces de rechange, conformément aux instructions de l'AOT AIRBUS A340-27A5023.

**Nota :** Les servocommandes modifiées sont identifiées par une étoile placée à la fin du code CMS figurant sur l'étiquette d'identification. Aucune action supplémentaire n'est requise au titre de cette CN pour les servocommandes ainsi identifiées.

**3.2.** Pour les avions équipés d'au moins une servocommande PN SC4810-4 avec un SN de 70 à 118 inclus et non marquée par une étoile à la fin du code CMS, le vol avec un FCPC1 ou un FCSC1 inopérant est interdit jusqu'à la modification ou le remplacement de toutes les servocommandes de profondeur affectées, conformément aux instructions de l'AOT AIRBUS A340-27A5023.

En conséquence, l'exploitant concerné doit modifier sa MEL (items MEL FCPC 1 et FCSC 1) jusqu'à la modification ou le remplacement de toutes les servocommandes de profondeur affectées.

**4. DOCUMENT DE REFERENCE :**

AOT AIRBUS A340-27A5023 daté du 18 mars 2004  
(Toute révision ultérieure approuvée de ce document est acceptable).

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

19 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 CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-5875 du 02 juin 2004.