

 Direction Générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-044		Diffusion : B	Date d'émission : 16 mars 2005	Page : 1/2
	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) : Néant		
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS			Type(s) de matériel(s) : Avions A340-500/-600		
Certificat(s) de type n° A.015 Fiche(s) de données n° A.015					
Chapitre ATA : 32		Objet : Atterrisseurs principaux - Modification du câblage entre LGCIU 2 et EBCU			

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS série A340-500 et A340-600, tous modèles certifiés, tous numéros de série, à l'exception des avions ayant reçu l'application de la modification AIRBUS 53314 en production ou du Bulletin Service (BS) AIRBUS A340-32-5044 en service.

2. RAISONS:

Des investigations récentes sur A340-500/-600 ont montré que le câblage de l'«Emergency Braking Control Unit» (EBCU) n'est pas conforme à l'architecture système du "Braking and Steering Control System" (BSCS) comme défini lors de la certification de type.

Conformément au schéma de câblage du BSCS, l'EBCU doit recevoir du "Landing Gear Control and Interface Unit" (LGCIU) 1, l'indication "Train Principal Droit au sol" et du LGCIU 2 l'indication "Train Principal Gauche au sol". Cependant, des tests ont mis en évidence que l'EBCU reçoit ces deux indications du LGCIU 1.

L'anomalie de câblage ne se révélerait qu'après la perte du freinage normal et secondaire (c'est-à-dire quand le freinage d'urgence ultime est activé). Par exemple, la perte du BSCU associée à la perte des deux circuits hydrauliques vert et bleu peut conduire à cette situation.

Le manque d'information provenant du LGCIU peut conduire à la perte du mode basse pression (ZTP). Dès lors, aucune alerte de réduction ou de perte des capacités de freinage n'est signalée. Ceci est considéré comme potentiellement catastrophique.

Afin d'empêcher la perte de freinage en cas d'urgence, cette consigne de navigabilité (CN) rend obligatoires les changements de câblage du LGCIU 2 au EBCU et rétablit ainsi la configuration de câblage comme définie lors de la certification de type.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-044	Diffusion : B	Date d'émission : 16 mars 2005	Page : 2/2
--	---	-------------------------	--	----------------------

3. **ACTION IMPERATIVE ET DELAI D'APPLICATION :**

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente CN :

Sauf si déjà accompli, au plus tard le 31 janvier 2010, modifier le câblage allant du LGCIU 2 à l'EBCU conformément aux instructions du BS AIRBUS A340-32-5044.

4. **DOCUMENT DE REFERENCE :**

Bulletin Service AIRBUS A340-32-5044
(Toute révision ultérieure approuvée de ce BS est acceptable).

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

26 mars 2005.

6. **REMARQUE :**

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :
AIRBUS SAS - Bureau de Navigabilité - EAL - Fax : 33 5 61 93 45 80.

7. **APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2005-2237 du 09 mars 2005.