	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-020 R1		Diffusion : B	Date d'émission : 11 mai 2005	Page : 1/3
	Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	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-2005-020 édition originale			
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A340			
Certificat(s) de type n° EASA.A.015 Fiche(s) de données n° EASA.A.015					
Chapitre ATA : 26	Objet : Protection incendie - Inspection du système d'extinction incendie dans le compartiment cargo "LDCC et BCRC"				

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS séries A340-200, A340-300, A340-500 et A340-600, tous modèles certifiés, tous numéros de série.

2. RAISONS :

Les essais en vol ont montré que le système de dosage de débit "Flow Metering System" (FMS) et "Flow Metering Compact Unit" (FMCU) du système d'extinction incendie peut être bloqué par présence d'excès de produit anti-grippage. Cet excès de produit anti-grippage à l'intérieur des tuyauteries, des filtres et des réducteurs de pression peut avoir été généré lors de la fabrication des pièces et/ou, lors de leur installation sur avion en production ou en maintenance.

Après le premier déclenchement du système d'extinction incendie, il a été supposé que le FMS ou le FMCU est contaminé et qu'il n'y a aucune garantie quant au fonctionnement complet du système d'extinction incendie lors d'une prochaine utilisation si nécessaire. Un feu non contrôlé dans le compartiment affecté peut conduire à un événement catastrophique.

Pour éviter cette panne cachée du système d'extinction incendie dans les compartiments "Lower Deck Cargo Compartment" (LDCC) et "Bulk Crew Rest Compartment" (BCRC) en raison de la contamination, cette consigne de navigabilité (CN) exige une inspection unique pour nettoyer les FMS et FMCU et rend obligatoires les nouvelles procédures relatives à la remise en état de navigabilité du système d'extinction incendie après toute activation.

Le but de cette Révision 1 est de:

- faire référence au Bulletin Service (BS) AIRBUS A340-26-4035 dans le § 3.2.4 suite à sa disponibilité,
- préciser la note d'attention mentionnée dans les procédures AMM.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

3.1. A compter de la date d'entrée en vigueur (DEV) de la présente CN à l'édition originale, après chaque activation du système d'extinction incendie dans le LDCC ou dans le BCRC, la remise en état de navigabilité du système d'extinction incendie après activation doit être effectuée en tenant compte de la note d'attention suivante :



“APPLY A SMALL QUANTITY OF THE CORRECT GREASE TO THE MALE THREADS OF THE CONNECTIONS. THIS WILL PREVENT DAMAGE TO THE THREADS. MAKE SURE THAT GREASE DOES NOT GO INTO THE PIPES. GREASE IN THE PIPES CAN CAUSE A MALFUNCTION OF THE SYSTEM.”

Nota : Cette note d'attention a été introduite dans les procédures suivantes à partir de la révision du 01 octobre 2004 de l'Aircraft Maintenance Manual (AMM):

A340-300 AMM 26-28-00 Page Block 201 (BCRC - FMS) ou
A340-500/-600 AMM 26-28-00 Page Block 201 (BCRC - FMS) ou
A340 AMM 26-23-00 Page Block 201 (LDCC - FMCU) ou
A340 AMM 26-23-00 Page Block 201 (LDCC - FMS).

3.2. Les mesures suivantes sont rendues impératives, sauf pour les avions livrés par la production après le 01 octobre 2004 (date à laquelle une révision introduit les tâches restauration/nettoyage dans l'AMM et une note d'attention pour l'application de produit anti-grippage dans les instructions de travail en production) et sur lesquels il est confirmé que leur système d'extinction incendie n'a jamais été activé avant la DEV de la présente CN à l'édition originale :

3.2.1. Pour les séries A340-200/-300 et A340-500 :

- Pour les avions sur lesquels le système d'extinction incendie a été activé au moins une fois avant la DEV de la présente CN à l'édition originale ou sur lesquels il n'est pas certain que le système d'extinction incendie ait jamais été activé ou non :

dans les 2400 heures de vol qui suivent la DEV de la présente CN à l'édition originale, effectuer une inspection unique pour nettoyer et remettre en état de navigabilité le FMS dans le LDCC avec le remplacement des réducteurs de pression conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A340-26-4031 Rév 02 ou BS AIRBUS A340-26-5007.

- Pour les avions sur lesquels il est confirmé que le système d'extinction incendie n'a jamais été activé avant le 01 octobre 2004 :

dans les 6600 heures de vol qui suivent la DEV de la présente CN à l'édition originale, effectuer une inspection unique pour nettoyer et remettre en état de navigabilité le FMS dans le LDCC conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A340-26-4031 Rév 02 ou BS AIRBUS A340-26-5007.

3.2.2. Pour les séries A340-600 :


Effectuer une inspection unique pour nettoyer les tuyaux entre les bouteilles d'extinction incendie et le FMCU et remplacer le FMCU dans le LDCC conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A340-26-5008:

- Pour les avions sur lesquels le système d'extinction incendie a été activé au moins une fois avant la DEV de la présente CN à l'édition originale ou sur lesquels il n'est pas certain que le système d'extinction incendie ait jamais été activé ou non : dans les 2 400 heures de vol qui suivent la DEV de la présente CN.

- Pour les avions sur lesquels il est confirmé que le système d'extinction incendie n'a jamais été activé avant le 01 octobre 2004 : dans les 6 600 heures de vol qui suivent la DEV de la présente CN à l'édition originale.

3.2.3. Pour les séries A340-500 et A340-600 équipés de BCRC installé en production par la modification AIRBUS 47198 ou 47884 ou 48895 ou 48710 ou 49136 ou 50107 ou 50900 ou 51320 (installation du BCRC) :

dans les 6600 heures de vol qui suivent la DEV de la présente CN à l'édition originale, effectuer une inspection unique pour nettoyer et remettre en état de navigabilité le FMS dans le BCRC conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A340-26-5009.

	<p align="center">CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-020 R1</p>	<p>Diffusion : B</p>	<p>Date d'émission : 11 mai 2005</p>	<p>Page : 3/3</p>
--	---	---------------------------------	---	------------------------------

3.2.4. Pour les séries A340-300 équipés de BCRC installé en production par la modification AIRBUS 50901 (installation du BCRC) :

dans les 6600 heures de vol qui suivent la DEV de la présente CN à l'édition originale, effectuer une inspection unique pour nettoyer et remettre en état de navigabilité le FMS dans le BCRC conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A340-26-4035.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Bulletin Service AIRBUS A340-26-4031 Rév 02
 Bulletin Service AIRBUS A340-26-4035
 Bulletin Service AIRBUS A340-26-5007
 Bulletin Service AIRBUS A340-26-5008
 Bulletin Service AIRBUS A340-26-5009
 (Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable).

5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : 12 février 2005
Révision 1 : 21 mai 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 Révision de CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-3959 du 02 mai 2005.