 <b>Direction générale de l'aviation civile France</b> <b>Edition du GSAC</b>	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-107</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>6 juillet 2005</b>	Page : <b>1/2</b>
	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>	
<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>F-2004-186 annulée par sa Révision 1</b>		
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A300</b>		
Certificat(s) de type n° 72 Fiche(s) de données n° 145				
Chapitre ATA : <b>22</b>	Objet : <b>Commandes de vol - Introduction de la déconnexion du pilote automatique par effort au manche</b>			

## 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A300, tous modèles certifiés, tous numéros de série à l'exception :

- des modèles A300B4-220, A300B4-203 et A300B2-203 dans la configuration certifiée FFCC (Forward Facing Crew Cockpit),
- des séries A300-600.

## 2. RAISONS :

La CN F-2004-186 avait été éditée afin d'éviter les cas potentiels de hors trim en profondeur, en cas de surpassement du PA engagé. Une modification développée par le constructeur permettant une déconnexion du PA par effort au manche de profondeur à toutes phases de vol a été rendue impérative.

Il avait été aussi rappelé qu'une évolution de la définition pour remédier à cette situation avait été introduite sur les avions A300 dans leur version FFCC, les avions A310 et A300-600.


La CN F-2004-186 rendait impérative au plus tard le 31 juillet 2006, l'application sur avion du Bulletin Service AIRBUS (BS) A300-22-0117 à l'édition originale.

Afin d'assurer la fiabilité de la déconnexion du PA par effort au manche après application du BS A300-22-0117 à l'édition originale, la présente CN rend impératif un test opérationnel répétitif du système par application du BS A300-22-0118.

La présente CN remplace la CN F-2004-186 qui est annulée.

Les opérateurs qui auraient déjà appliqué le BS A300-22-0117 à l'édition originale, sont concernés par cette consigne de navigabilité (CN) et doivent effectuer le test opérationnel au seuil indiqué dans le paragraphe 3 de cette CN et selon le BS A300-22-0118.

Dans le cas contraire, les opérateurs doivent prendre en considération la Révision 1 du BS A300-22-0117 et par suite effectuer le premier test opérationnel au seuil indiqué dans le paragraphe 3 de cette CN et selon le BS A300-22-0118.

	<p align="center"><b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-107</b></p>	<p>Diffusion : <b>B</b></p>	<p>Date d'émission : <b>6 juillet 2005</b></p>	<p>Page : <b>2/2</b></p>
--	--	---------------------------------	--	------------------------------

**3. ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION :**

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

- 1) Avant le 31 juillet 2006, sauf si déjà accompli, effectuer les modifications électriques sur avion conformément aux instructions du BS A300-22-0117 édition originale ou Révision 1.
- 2) Dans les 2 000 heures de vol qui suivent l'application du BS A300-22-0117 à la Révision 1, ou dans les 2 000 heures de vol à compter de la DEV de cette CN pour les avions déjà modifiés selon le BS A300-22-0117 édition originale, effectuer un test opérationnel du système et le remettre en bon état de fonctionnement si nécessaire conformément aux instructions du BS A300-22-0118.
- 3) Le test opérationnel, suivi, si nécessaire, des actions correctives comme indiqué dans le paragraphe ci-dessus sont à renouveler à des intervalles n'excédant pas 2 000 heures de vol, conformément aux instructions du BS A300-22-0118.

**4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

Bulletin Service AIRBUS A300-22-0117 édition originale ou Révision 1  
Bulletin Service AIRBUS A300-22-0118  
Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable.

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

16 juillet 2005.

**6. REMARQUE :**

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

**7. APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence n° EASA.A.AD.01003 du 28 juin 2005.