

 Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2000-115-304 R5	Diffusion : B	Date d'émission : 6 juillet 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>	
<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.</i>				
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : Sans objet		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : 2000-115-304 R4		
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A300, A310 et A300-600		
Certificat(s) de type n° 72 Fiche(s) de données n° 145				
Chapitre ATA : 22	Objet : Perte de la fonction "Autotrim"			

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS :

- A300 dans la version FF, poste de pilotage "face à l'avant" (version certifiée pour les modèles A300B2-203, A300B4-203 et A300B4-220), tous numéros de série,

[...]

2. RAISONS :

Récemment un avion A300-600 volant avec les "Auto-Pilot" 1 et "Pitch Trim" 1 et 2 enclenchés n'était pas en mesure de garder la vitesse verticale sélectionnée par l'équipage.

Une visite de maintenance révéla plus tard que cette situation était due à un câble coupé entre le "Flight Control Computer 1" (FCC 1) et le "Flight Augmentation Computer 1" (FAC 1).

Non corrigée, cette panne pourrait conduire à une situation hors trim potentielle, et, lorsque le pilote automatique est déconnecté, à une variation brusque d'attitude de tangage.

La consigne de navigabilité (CN) 2000-007-301 a rendu obligatoire un programme d'essai du système "Pitch trim" à effectuer avant le 31 janvier 2000.

La présente CN définit un programme de tests répétitifs permettant de maintenir la navigabilité de l'avion.

La Révision 1 reformule le paragraphe "Applicabilité" afin de lever une ambiguïté. Cette Révision ne touche pas le contenu technique de la CN.

La Révision 2 de cette CN redéfinit l'applicabilité pour les A300-600 afin d'introduire la référence de la modification AIRBUS INDUSTRIE n° 12277.

La Révision 3 de cette CN redéfinit l'applicabilité pour les A300-600 afin d'introduire la référence au BS A300-22-6041 associé à la modification AIRBUS INDUSTRIE n° 12277



La Révision 4 de cette CN redéfinit l'applicabilité pour les A310 afin d'introduire la référence du BS A310-22-2052 associé à la modification AIRBUS INDUSTRIE n° 12277.

La Révision 5 de cette CN exclut de la liste d'applicabilité les avions A310 et A300-600. Ces derniers sont traités par la CN F-2005-111.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

3.1. Dans les 500 heures de vol suivant l'essai du système "Pitch Trim" réalisé selon les exigences de la CN 2000-007-301, vérifier l'intégrité FCC/FAC quant à la logique d'activation de la fonction "Autotrim" via des tests de cette fonction et corriger toute anomalie observée avant le prochain vol qui suit ce constat, suivant les instructions du BS A300-22A0115 Révision 02.

3.2. Répéter cette procédure à des intervalles ne dépassant pas 500 heures de vol.

3.3. Rapporter les résultats de ces essais quels que soient les résultats à AIRBUS.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

Bulletin Service AIRBUS : A300-22A0115 Révision 02
Toute révision ultérieure approuvée de ce BS est acceptable.
[...]

5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale et Révision 1 : 18 mars 2000
Révision 2 : 22 juillet 2000
Révision 3 : 20 janvier 2001
Révision 4 : 13 octobre 2001
Révision 5 : 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 Révision de CN est approuvée sous la référence n° EASA.A.AD.01014 du 28 juin 2005.