

 Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-168 R1	Diffusion : B	Date d'émission : 21 décembre 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) : UF-2005-168		
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A330		
Certificat(s) de type n° EASA.A.004 Fiche(s) de données n° EASA.A.004				
Chapitre ATA : 73	Objet : Circuit carburant et commandes - Remplacement du FADEC 2000-10BP1			

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A330, tous modèles certifiés, tous numéros de série, équipés de moteurs ROLLS-ROYCE TRENT 700.

2. RAISONS :

Un nouveau calculateur de régulation électronique moteur (EEC) de référence (PN) EEC 2000-10BP1, équipant les moteurs ROLLS-ROYCE TRENT 700, a été déposé en production suite à l'affichage d'un message "ENG MINOR FAULT".

Ce calculateur a été renvoyé chez GOODRICH où il a été confirmé qu'une panne du calculateur haute intégrité (HIC) était survenue lors des vérifications effectuées avant le démarrage moteur.

Cette panne a été reproduite chez GOODRICH à des points d'essai normalement non testés durant les essais d'acceptation en production. En effet, l'essai d'acceptation en production utilise un régime de température établie. Or, la panne a été reproduite chez GOODRICH durant des essais à température transitoire.

Cette panne du HIC conduit au changement du canal de commande annoncé par un message ECAM "ENG X MINOR FAULT" associé à un message de maintenance "EEC (EX-400KS)".

Le calculateur PN EEC 2000-10BP1 a été récemment introduit en production. Ainsi, les avions suivants livrés depuis fin mai 2005 sont affectés : MSN 658, MSN 664, MSN 666, MSN 669, MSN 670, MSN 673, MSN 679, MSN 683, MSN 687. Mais, tout autre avion, dont les deux moteurs seraient équipés chacun d'un EEC 2000-10BP1, est également affecté par cette CN.

La panne du HIC, associée à la panne du deuxième canal, pourrait conduire, dans le pire des cas, à un arrêt du moteur concerné, la capacité de redémarrage de ce moteur n'étant, en aucun cas, affectée.

Le but de cette CN à l'édition originale était de réduire le risque d'un arrêt simultané des deux moteurs en vol pour les avions volant avec deux moteurs équipés chacun d'un EEC 2000-10BP1.

Le but de cette Révision 1 est d'introduire l'application du ROLLS-ROYCE Non Modification Service Bulletin (NMSB) 73-E967 sur l'EEC PN 2000-10BP1 comme un moyen alternatif de conformité aux actions obligatoires ci-dessous. L'application du ROLLS-ROYCE NMSB 73-E967 permet de retrouver un comportement nominal de l'EEC PN 2000-10BP1 du Trent 700 sans aucune restriction.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-168 R1	Diffusion : B	Date d'émission : 21 décembre 2005	Page : 2/2
--	--	-------------------------	--	----------------------

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente CN à l'édition originale :

3.1. Pour les avions A330 équipés de deux moteurs ROLLS-ROYCE TRENT 700 équipés d'EEC PN 2000-10BP1 installés par la modification 54084 sur lesquels le ROLLS-ROYCE NMSB 73-E967 n'a pas été appliqué :

Dans les 60 heures de vol ou 10 vols, à la première échéance atteinte, déposer et remplacer au moins un EEC PN 2000-10BP1 par un EEC pré-PN 2000-10BP1 ou un EEC PN 2000-10BP1 sur lequel le ROLLS-ROYCE NMSB 73-E967 a été appliqué, conformément aux instructions données dans l'All Operator Telex (AOT) A330-73A3039.

Nota 1 : en conséquence, les configurations suivantes sont maintenant autorisées sur avion :

- Deux EEC pré-PN 2000-10BP1
- Un EEC PN 2000-10BP1 sur lequel le ROLLS-ROYCE NMSB 73-E967 n'a pas été appliqué et un EEC pré-PN 2000-10BP1
- Un EEC PN 2000-10BP1 sur lequel le ROLLS-ROYCE NMSB 73-E967 n'a pas été appliqué et un EEC PN 2000-10BP1 sur lequel le ROLLS-ROYCE NMSB 73-E967 a été appliqué
- Un EEC PN 2000-10BP1 sur lequel le ROLLS-ROYCE NMSB 73-E967 a été appliqué et un EEC pré-PN 2000-10BP1
- Deux EEC PN 2000-10BP1 sur lesquels le ROLLS-ROYCE NMSB 73-E967 a été appliqué.

Nota 2 : Tous les avions affectés sont équipés d'un logiciel EEC de standard 12.4. Le logiciel EEC de standard 12.4 ne peut pas être mixé avec un logiciel de standard antérieur. En conséquence, l'EEC monté en remplacement doit être équipé d'un logiciel de standard 12.4. Le retrofit vers un logiciel de standard 11.4 n'est pas autorisé.

3.2. Pour tous les avions A330 équipés de moteurs ROLLS-ROYCE TRENT 700 :

A compter du 05 octobre 2005, il est interdit d'exploiter un avion dont les deux moteurs sont équipés d'EEC PN 2000-10BP1 sur lequel le ROLLS-ROYCE NMSB 73-E967 n'a pas été appliqué.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

AIRBUS All Operator Telex A330-73A3039 du 29 septembre 2005
(Toute révision ultérieure approuvée de cet AOT est acceptable).

5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : Dès réception de la CN urgente émise le 30 septembre 2005
Révision 1 : 31 décembre 2005.

6. REMARQUES :

Cette CN à l'édition originale n'a fait l'objet que d'une diffusion urgente le 30 septembre 2005.

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 ou + 33 5 61 93 44 51.

7. APPROBATION :

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-6441 du 13 décembre 2005.