	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-084</b>		Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>23 juin 2004</b>	Page : <b>1/2</b>
	<b>Direction générale de l'aviation civile France</b>	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC : <input checked="" type="checkbox"/> pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné. <input type="checkbox"/> en tant qu'autorité du pays d'immatriculation des aéronefs concernés.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>	
<b>Edition du GSAC</b>	<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>UF-2004-084</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A330, A340-200/300</b>			
Certificat(s) de type n° <b>A.004, 183</b> Fiche(s) de données n° <b>A.004, 183</b>					
Chapitre ATA : <b>32</b>	Objet : <b>Atterrisseur - Inspection de l'axe inférieur du vérin de rétraction du train principal (P-Pin)</b>				

## 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A330-200, A330-300, A340-200 et A340-300, tous modèles certifiés et tous numéros de série, équipés de vérin de rétraction du train principal (MLG) dont l'axe inférieur (P-Pin) a pour référence (PN) 201275602.

Cette consigne de navigabilité (CN) est aussi applicable aux pièces de rechange P-Pins PN 201275602 du MLG.

Aucune action n'est exigée au titre de cette CN pour les avions ayant reçu l'application de la modification AIRBUS 46903 (installation du PN 201478612) en production ou des Bulletins Service (BS) AIRBUS A330-32-3096 ou A340-32-4135 en exploitation.


## 2. RAISONS :

Durant la révision générale du train principal, l'axe P-Pin PN 201275602 d'attache de la partie inférieure du vérin de rétraction au fût de train a été trouvé fracturé dès la dépose.

L'investigation a révélé que la crique, qui a causé la cassure, a été initiée depuis le trou central de graissage de l'axe. Dans ce cas, le trou central de graissage a été fabriqué dans une position incorrecte, 90° par rapport à sa position normale.

Cet évènement, associé à une éventuelle migration de l'axe, peut conduire à une extension non amortie du MLG. Cependant, l'extension complète du train d'atterrissage pourrait être soumise à des charges élevées compromettant ainsi l'intégrité structurale.

Cette CN exige une inspection visuelle unique afin de détecter et remplacer les axes P-Pins incorrectement fabriqués.

	<p align="center"><b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-084</b></p>	<p>Diffusion : <b>B</b></p>	<p>Date d'émission : <b>23 juin 2004</b></p>	<p>Page : <b>2/2</b></p>
--	--	---------------------------------	--	------------------------------

### **3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :**

Sauf si déjà accompli,

**3.1.** Dans les 100 cycles ou 3 mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à la première échéance atteinte, inspecter visuellement les axes P-Pins, montés sur les trains principaux ou en rechange, pour vérifier si les positions des trous de graissage sont correctes conformément aux instructions données dans l'AOT AIRBUS A330-32A3181 ou AOT A340-32A4224.

Rapporter les résultats d'inspection à Messier-Dowty en utilisant le pro-forma du Vendor SB MD-L A33/34-32-229 référencé dans l'AOT.

**3.2.** Si durant cette inspection visuelle l'axe P-Pin a été trouvé fracturé, il doit être remplacé avant le prochain vol. L'axe P-Pin PN 201275602 monté en remplacement doit être examiné pour vérifier le bon positionnement des trous de graissage.

**3.3.** Si les positions des trous de graissage ne sont pas correctes :

**3.3.1.** Remplacer l'axe P-Pin dans les 800 heures de vol qui suivent l'inspection visuelle décrite dans le § 3.1. L'axe P-Pin PN 201275602 monté en remplacement doit être examiné pour vérifier le bon positionnement des trous de graissage.

**3.3.2.** Dans l'attente du remplacement de l'axe P-Pin, effectuer quotidiennement une inspection visuelle externe de l'axe P-Pin pour surveiller la migration de l'axe.

**3.3.3.** Si une migration a été constatée lors de l'inspection visuelle externe quotidienne, l'axe P-Pin doit être remplacé avant le prochain vol.  
L'axe P-Pin PN 201275602 monté en remplacement doit être examiné pour vérifier le bon positionnement des trous de graissage.

### **4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

All Operator Telex AIRBUS AOT A330-32A3181 du 27 mai 2004  
All Operator Telex AIRBUS AOT A340-32A4224 du 27 mai 2004  
(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable).

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

Dès réception de la CN urgente émise le 08 juin 2004.

### **6. REMARQUE :**

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

### **7. APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-6110 du 08 juin 2004.