 <b>Direction générale de l'aviation civile France</b>	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-020</b>		Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>4 février 2004</b>	Page : <b>1/2</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>2002-512 édition originale</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A340-200/300</b>			
Certificat(s) de type n° <b>183</b> Fiche(s) de données n° <b>183</b>					
Chapitre ATA : <b>78</b>	Objet : <b>Echappement - Inverseurs de poussée - Inspection structurale du couteau "J-Ring"</b>				

### 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A340, modèles -211, -212, -213, -311, -312 et -313, tous numéros de série.

### 2. RAISONS :

Des criques dans le couteau "J-Ring" ont été découvertes au cours des essais de fatigue et de tolérance aux dommages de l'inverseur de poussée du moteur CFM56-5C.

Non corrigée, cette situation pourrait entraîner une rupture du couteau "J-Ring", ayant pour conséquence la perte de l'ensemble tuyère d'échappement et/ou du système d'inverseur de poussée.

Afin de prévenir de telles conséquences, la consigne de navigabilité (CN) 2002-512 a été émise afin d'exiger l'inspection des couteaux d'inverseur de poussée avant accumulation de 6 666 cycles et d'appliquer les actions correctives si nécessaire.


Suite à des apparitions de criques sur certains couteaux d'inverseurs à un seuil d'inspection inférieur à 6 666 cycles, cette présente CN est émise afin d'exiger l'inspection de l'inverseur aux nouveaux seuils et intervalles indiqués au paragraphe 3.

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

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

Sauf si déjà accompli,

- 3.1. Avant accumulation de 3 000 vols de l'inverseur de poussée depuis neuf ou dans les 800 heures de vol ou dans les 175 vols suivant la DEV de cette CN, à la dernière des trois échéances atteinte, effectuer une inspection aux positions 12h et 6h du couteau "J-Ring" de l'inverseur de poussée, conformément aux instructions du Bulletin Service (BS) CFM 78-A0072 Révision 2/ROHR RA34078-72 Révision 2.

	<p align="center"><b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-020</b></p>	<p>Diffusion : <b>B</b></p>	<p>Date d'émission : <b>4 février 2004</b></p>	<p>Page : <b>2/2</b></p>
--	--	---------------------------------	--	------------------------------

**3.2.** Si aucune crique n'est détectée, répéter cette inspection à des intervalles n'excédant pas 800 heures de vol ou 175 vols de l'inverseur de poussée, à la première des deux échéances atteinte.

**3.3.** Si une crique est détectée à 12h :

Avant le prochain vol,

- réparer l'inverseur de poussée conformément au BS CFM 78-A0073 Révision 1/ROHR BS RA34078-73 Révision 1 et continuer uniquement les inspections à 6h suivant le BS CFM 78-A0072 Révision 2/ROHR BS RA34078-72 Révision 2,

ou

- remplacer l'inverseur de poussée et contacter Airbus ou CFM.

**3.4.** Si une crique est détectée à 6h :

Avant le prochain vol, remplacer l'inverseur de poussée et contacter AIRBUS ou CFM.

**Nota :** En cas de remplacement par un inverseur de poussée ayant accumulé plus de 3000FC depuis neuf, le matériel doit avoir été inspecté conformément aux instructions du BS Vendeur CFM Service Bulletin (SB) 78-A0072 Révision 2 / ROHR SB RA34078-72 Révision 2 avant installation et est soumis aux inspections répétitives définies au paragraphe 3.2 ainsi qu'aux actions correctives définies au paragraphes 3.3 et 3.4.

**4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

Bulletin Service CFM 78-A0072 Révision 2  
 Bulletin Service ROHR RA34078-72 Révision 2  
 Bulletin Service CFM 78-A0073 Révision 1  
 Bulletin Service ROHR RA34078-73 Révision 1.

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

14 février 2004.

**6. REMARQUE :**

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

**7. APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-754 du 28 janvier 2004.