

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2001-383 R3		Diffusion : B	Date d'émission : 15 septembre 2004	Page : 1/2
	Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné.		Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.	
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) : 2001-383 R2			
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A330			
Certificat(s) de type n° A.004 Fiche(s) de données n° A.004					
Chapitre ATA : 71, 72, 73	Objet : Moteur - Pompage et extinction moteur ROLLS-ROYCE à l'accélération depuis le régime ralenti				

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A330 modèles -243, -341, -342, et -343, tous numéros de série, équipés de moteurs ROLLS ROYCE (RR) T700, à l'exception des avions dont les deux moteurs ont :

- reçu l'application de la modification AIRBUS 51972 en production ou du Bulletin Service (BS) AIRBUS A330-71-3018 en exploitation (nouveau compresseur haute pression (HPC) "Birdmouth"),
- ou,
- reçu l'application de la modification AIRBUS 51930 en production ou du BS AIRBUS A330-73-3034 Révision 01 en exploitation (FADEC A11.4 ou standard suivants).

2. RAISONS :

Il a été rapporté par des opérateurs d'A330 équipés de moteurs RR T700 un nombre important de pompage moteur lors de l'accélération depuis le régime ralenti jusqu'à une vitesse de rotation de 76 % du corps haute pression.

La cause de ces pompages est la détérioration prématurée du compresseur haute pression, entraînant ainsi une perte de la marge de pompage moteur.

Cette situation, non corrigée, pourrait entraîner une perte de poussée jusqu'à l'extinction moteur lors de l'accélération depuis le régime ralenti.

La Révision 1 de cette consigne de navigabilité (CN) prenait en compte la Révision d'octobre 2001 de l'Operations Engineering Bulletin (OEB) AIRBUS n° 38/1, qui supprime la prise en compte des corrections "Idle Factors" pour les avions non équipés du système de gestion de vol FMS 2. L'entrée dans le FMS de ces "Idle Factors" est en effet une tâche de maintenance et non une procédure opérationnelle. De plus, leur prise en compte n'est plus rendue obligatoire par l'intermédiaire de cette CN car le constructeur a démontré en simulateur de vol que, même avec une correction nulle (0 %) fournie au FMS, l'avion était capable de suivre sa trajectoire de descente, en mode anti-givrage moteur "ON".

La Révision 2 de cette CN avait pour but d'introduire la révision 2 de l'OEB 38/1 AIRBUS, qui devient 38/2 daté d'avril 2002, et de changer le nom d'AIRBUS INDUSTRIE qui devient AIRBUS.



Le but de cette Révision 3 est :

- de prendre en compte la diffusion de la Révision Temporaire du manuel de vol (AFM TR) qui couvre la procédure opérationnelle en vol mentionnée dans l'OEB AIRBUS No. 38/4,
- d'accepter comme action terminale à l'AFM TR, l'introduction du dernier standard du logiciel FADEC A11.4 ou le nouveau HPC "Birdmouth".

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

La présente CN introduit une nouvelle procédure opérationnelle pour les moteurs excédant 2000 cycles (moteurs concernés par ce risque) ou pour les moteurs ayant accumulé plus de 1000 cycles depuis la dernière remise à neuf du compresseur HP.

• PREPARATION DE LA DESCENTE

Afin d'augmenter la marge de pompage, sélectionner l'anti-givrage moteur sur position "ON" avant la descente et le maintenir sur cette position jusqu'à l'atterrissage, conformément aux instructions de l'AFM TR 4.03.00/21 approuvée par la DGAC le 04 septembre 2003.

Nota 1 : La mise en service avec la vanne anti-givrage nacelle verrouillée fermée n'est plus autorisée, mais sera effectuée avec la vanne anti-givrage de la nacelle verrouillée en position ouverte conformément aux instructions de la MMEL.

Nota 2 : Après l'atterrissage, la sélection de l'anti-givrage moteur sera conforme aux procédures opérationnelles standards.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

AFM TR AIRBUS 4.03.00/21
Bulletin Service AIRBUS A330-71-3018
Bulletin Service AIRBUS A330-73-3034 Révision 01
(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable).

5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : Dès réception à compter du 05 septembre 2001
Révision 1 : 22 décembre 2001
Révision 2 : Dès réception à compter du 17 avril 2002
Révision 3 : 25 septembre 2004.

6. REMARQUE :

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

AIRBUS SAS - EAL - Fax : 33 5 61 93 45 80.

7. APPROBATION :

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-9371 du 07 septembre 2004.