

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-019 R1</b>		Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>11 mai 2005</b>	Page : <b>1/2</b>
	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.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>	
<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>F-2005-019 édition originale</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A330</b>			
Certificat(s) de type n° <b>EASA.A.004</b> Fiche(s) de données n° <b>EASA.A.004</b>					
Chapitre ATA : <b>26</b>	Objet : <b>Protection incendie - Inspection du système d'extinction incendie dans le compartiment cargo "LDCC"</b>				

### 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A330, tous modèles certifiés, tous numéros de série.

### 2. RAISONS :

Les essais en vol ont montré que le système de dosage de débit "Flow Metering System" (FMS) du système d'extinction incendie peut être bloqué par présence d'excès de produit anti-grippage. Cet excès de produit anti-grippage à l'intérieur des tuyauteries, des filtres et des réducteurs de pression peut avoir été généré lors de la fabrication des pièces et/ou, lors de leur installation sur avion en production ou en maintenance.

Après le premier déclenchement du système d'extinction incendie, il a été supposé que le FMS est contaminé et qu'il n'y a aucune garantie quant au fonctionnement complet du système d'extinction incendie lors d'une prochaine utilisation si nécessaire. Un feu non contrôlé dans le compartiment affecté peut conduire à un événement catastrophique.

Pour éviter cette panne cachée du système d'extinction incendie dans le compartiment cargo inférieur (Lower Deck Cargo Compartment - LDCC) en raison de la contamination, cette consigne de navigabilité (CN) exige une inspection unique pour nettoyer les FMS et rend obligatoire la nouvelle procédure relative à la remise en état de navigabilité du système d'extinction incendie après toute activation.

Le but de cette Révision 1 est de préciser la note d'attention mentionnée dans les procédures AMM.

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

3.1. A compter de la date d'entrée en vigueur (DEV) de la présente CN à l'édition originale, après chaque activation du système d'extinction incendie dans le LDCC, la remise en état de navigabilité du système d'extinction incendie après activation doit être effectuée en tenant compte de la note d'attention suivante :



“APPLY A SMALL QUANTITY OF THE CORRECT GREASE TO THE MALE THREADS OF THE CONNECTIONS. THIS WILL PREVENT DAMAGE TO THE THREADS. MAKE SURE THAT GREASE DOES NOT GO INTO THE PIPES. GREASE IN THE PIPES CAN CAUSE A MALFUNCTION OF THE SYSTEM.”

**Nota** : Cette note d'attention a été introduite dans la procédure suivante à partir de la révision du 01 octobre 2004 de l'Aircraft Maintenance Manual (AMM) : A330 AMM 26-23-00 Page Block 201 (LDCC-FMS)

**3.2.** Les mesures suivantes sont rendues impératives, sauf pour les avions livrés par la production après le 01 octobre 2004 (date à laquelle une révision introduit les tâches restauration/nettoyage dans l'AMM et une note d'attention pour l'application du produit anti-grippage dans les instructions de travail en production) et sur lesquels il est confirmé que le système d'extinction incendie n'a jamais été activé avant la DEV de la présente CN à l'édition originale :

**3.2.1.** Pour les avions sur lesquels le système d'extinction incendie a été activé au moins une fois avant la DEV de la présente CN à l'édition originale ou sur lesquels il n'est pas certain que le système d'extinction incendie ait jamais été activé ou non :

dans les 2400 heures de vol qui suivent la DEV de la présente CN à l'édition originale, effectuer une inspection unique pour nettoyer et remettre en état de navigabilité le FMS dans le LDCC avec le remplacement des réducteurs de pression conformément aux instructions données dans le Bulletin Service (BS) AIRBUS A330-26-3031 révision 02.

**3.2.2.** Pour les avions sur lesquels il est confirmé que le système d'extinction incendie n'a jamais été activé avant le 01 octobre 2004 :

dans les 6 600 heures de vol qui suivent la DEV de la présente CN à l'édition originale, effectuer une inspection unique pour nettoyer et remettre en état de navigabilité le FMS dans le LDCC conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A330-26-3031 Révision 02.

#### **4. DOCUMENT DE REFERENCE :**

Bulletin Service AIRBUS A330-26-3031 Révision 02  
(Toute révision ultérieure approuvée de ce BS est acceptable).

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

**Edition originale** : 12 février 2005  
**Révision 1** : 21 mai 2005.

#### **6. REMARQUE :**

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.

#### **7. APPROBATION :**

Cette Révision CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-3958 du 02 mai 2005.