	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-016	Diffusion : B	Date d'émission : 19 janvier 2005	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.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>	
	<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.</i>			
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : Sans objet		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : Néant		
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A330 et A340-200/300		
Certificat(s) de type n° A.004, A.015 Fiche(s) de données n° A.004, A.015				
Chapitre ATA : 32	Objet : Atterrisseur - Train avant - Modification du bloc de contrôle hydraulique			

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS séries A330-200, A330-300, A340-200 et A340-300, tous modèles certifiés, tous numéros de série, à l'exception des avions ayant reçu l'application de la modification AIRBUS 50650 en production ou du Bulletin Service (BS) ARBUS A330-32-3156 ou BS A340-32-4194 en service.

2. RAISONS :


Lors du roulage avant décollage à 47 nœuds, un avion s'est écarté d'une manière brusque de son axe de décollage.

Les analyses des données de vol ont révélé une panne "Braking/Steering Control Unit (BSCU) Channel 1 Fault" suivie de la perte du système d'orientation des roues avant (NWS). Il a été mis en évidence un blocage hydraulique très bref dans le bloc de contrôle hydraulique (BCH) empêchant le transfert du mode d'orientation au mode libre "castoring" et, par suite, le retour du train avant à la position initiale d'alignement. La trajectoire de l'avion a été maintenue grâce à l'utilisation des inverseurs de poussée et du freinage différentiel.

Non corrigé, ce blocage hydraulique, combiné avec des facteurs environnementaux, la géométrie de l'aéroport et la vitesse de l'avion, pourrait conduire à un événement dangereux.

Afin d'éviter cette situation, AIRBUS et les fournisseurs ont revu la conception du BCH en ajoutant une valve anti-retour entre le distributeur et le servo-distributeur. En mode libre, cette valve anti-retour limite le retour de pression généré par le couple appliqué sur le train durant les mouvements au sol et permet un fonctionnement correct du clapet de dérivation.

Le but de cette consigne de navigabilité (CN) est d'exiger l'installation de cette valve anti-retour sur les BCH concernés.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-016	Diffusion : B	Date d'émission : 19 janvier 2005	Page : 2/2
--	---	-------------------------	---	----------------------

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Afin d'assurer un fonctionnement nominal du système d'orientation et le passage en mode "castoring", dès que le BSCU a détecté un défaut et que le NWS est déconnecté, les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente CN pour les BCH concernés installés sur avion ou en rechange :

Au plus tard le 30 septembre 2007, modifier les BCH de référence PN C24856000-9 et PN C24856001-7 conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A330-32-3156 ou BS A340-32-4194.

Nota: A l'issue de cette modification, les PN des BCH évoluent comme suit :

- PN C24856000-9 devient PN C24856000-11 et
- PN C24856001-7 devient PN C24856001-9.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Bulletin Service AIRBUS A330-32-3156
Bulletin Service AIRBUS A340-32-4194
(Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable).

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

29 janvier 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 CN est approuvée sous la référence AESA n° 2005-499 du 12 janvier 2005.