

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-157		Diffusion : B	Date d'émission : 14 septembre 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>	
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) : Néant			
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A300			
Certificat(s) de type n° 72 Fiche(s) de données n° 145					
Chapitre ATA : 22	Objet : Pilote automatique - Test opérationnel du système de compensation de profondeur ("Pitch Trim 2") à haute vitesse				

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A300, tous modèles certifiés, tous numéros de série, à l'exception des modèles A300B4-203 et A300B2-203 dans la configuration certifiée FFCC (Forward Facing Crew Cockpit).

2. RAISONS :

Une étude approfondie d'un événement en service a mis en évidence la nécessité d'introduire un test périodique du Trim de profondeur système 2.

Lorsque le seuil de déclenchement du limiteur de couple du Pilote Automatique est dépassé, l'embrayage du servomoteur du Trim de profondeur système 1 se désengage, ce qui conduit au désengagement du Trim électrique de profondeur système 1. Dans ces conditions, la disponibilité du système 2 et sa capacité à assurer la fonction de Trim de profondeur sont en question, particulièrement lors d'une remise de gaz.

Un test périodique, rendu obligatoire par la présente consigne de navigabilité (CN), permet de s'assurer de la disponibilité du trim de profondeur système 2 et de sa capacité à activer le Plan Horizontal Réglable à haute vitesse de déroulement.

3. ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION :

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

- 1) Au plus tard dans les 250 heures de vol à compter de la DEV de la présente CN, sauf si déjà accompli, effectuer un test opérationnel du "pitch trim 2" en configuration haute vitesse de compensation et, si nécessaire, remettre le système en bon état de fonctionnement, conformément aux instructions du BS A300-22-0121 applicable.
- 2) Le test opérationnel, suivi si nécessaire de l'action corrective comme indiquée dans le paragraphe ci-dessus, est à renouveler à des intervalles n'excédant pas 1 000 heures de vol, conformément aux instructions du BS A300-22-0121 applicable.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-157	Diffusion : B	Date d'émission : 14 septembre 2005	Page : 2/2
----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------	-------------------------	-----------------------------------------------	----------------------

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

Bulletin Service AIRBUS A300-22-0121
(Toute révision ultérieure approuvée de ce BS est acceptable).

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

Dès réception à compter du 14 septembre 2005.

6. REMARQUE :

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

7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-6221 du 06 septembre 2005.