	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-191</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>23 novembre 2005</b>	Page : <b>1/3</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>	
	<p align="center"><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></p>			
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : <b>Sans objet</b>		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : <b>Néant</b>		
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A318, A319, A320 et A321</b>		
Certificat(s) de type n° 180 Fiche(s) de données n° 180				
Chapitre ATA : <b>32</b>	Objet : <b>Train d'atterrissage avant - Roues à 90 degrés</b>			

### 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A318, A319, A320 et A321 tous modèles certifiés, tous numéros de série, équipés d'un BSCU de référence (PN) E21327001 (standard L4.1, Bulletin Service A320-32-1912 - modification AIRBUS 26965) ou PN E21327003 (standard L4.5, Bulletin Service A320-32-1261 - modification AIRBUS 33376).

Cette consigne de navigabilité (CN) ne s'applique pas aux avions livrés et équipés d'un BSCU standard L4.8 installé en production par la modification 35216.

### 2. RAISONS :


L'atterrissage d'un A320 avec les roues du train avant tournées à 90 degrés par rapport à l'axe principal de l'avion, a récemment été rapporté.

L'enquête a montré que la reprise supérieure de l'amortisseur du train d'atterrissage avant était endommagée et que les ergots anti-rotation étaient cassés. Par conséquent, les roues du train avant ont perdu leur position centrée de référence normalement assurée par l'engagement des cames de recentrage de l'amortisseur. Le système de commande de freinage et de direction (BSCU - Braking and Steering Control Unit) a déclenché une faute dans la commande de direction parce que la pression hydraulique n'était pas disponible au moment de la commande de recentrage, en conséquence le BSCU n'a pas pu assurer le recentrage des roues du train avant.

Pour empêcher la re-occurrence d'atterrissages avec le train avant tourné à 90 degrés, la présente CN rend obligatoire une procédure opérationnelle et une action de maintenance.

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

**3.1. Procédure opérationnelle uniquement applicable pour les avions n'ayant pas reçu application de la modification AIRBUS 31152 en production (seulement applicable aux avions dont la direction est commandée par le circuit hydraulique vert) :**

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-191</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>23 novembre 2005</b>	Page : <b>2/3</b>
--	---	-------------------------	--	----------------------

A la date d'entrée en vigueur de cette CN, la procédure opérationnelle suivante est obligatoire pour tous les vols :

*The ECAM message, in case of a nose wheel steering failure, will be worded as follows:*

- "WHEEL N/W STRG FAULT" for aircraft with FWC software post E3P
  - "WHEEL N.W STEER FAULT" for aircraft with FWC software pre E3P
- *If the L/G SHOCK ABSORBER FAULT ECAM caution is triggered at any time in flight, and the WHEEL N/W STRG FAULT ECAM caution is triggered after the landing gear extension:*
- *When all landing gear doors are indicated closed on ECAMWHEEL page, reset the BSCU:*
    - A/SKID&N/W STRG----- OFF THEN ON
  - *If the WHEEL N/W STRG FAULT ECAM caution is no longer displayed, this indicates a successful nose wheel re-centering and steering recovery.*
    - *Rearm the AUTO BRAKE, if necessary.*
  - *If the WHEEL N/W STRG FAULT ECAM caution remains displayed, this indicates that the nose wheel steering remains lost, and that the nose wheels are not centered.*
    - *During landing, delay nose wheel touchdown for as long as possible.*
    - *Refer to the ECAM STATUS*
- *If the WHEEL N/W STRG FAULT ECAM caution appears, without the L/G SHOCK ABSORBER FAULT ECAM caution:*
- *No specific crew action is requested by the WHEEL N/W STRG FAULT ECAM caution procedure.*
  - *Refer to the ECAM STATUS*

L'incorporation de cette CN dans le manuel d'opérations de l'avion ou de l'une des Révisions Temporaires (AFM TR) 4.02.00/33 (FWC standard avant H2E3P ou H1E3P et suivant) ou 4.02.00/34 (FWC standard H2E3P ou H1E3P et suivant) ainsi que dans le Manuel de Vol de l'avion et l'application par l'équipage permet de répondre aux exigences du paragraphe 3.1. de cette CN.

### 3.2. Pour tous les avions listés au paragraphe 1 "Applicabilité"

Dans les 100 vols suivant le message ECAM 'L/G SHOCK ABSORBER FAULT' associé à l'un au moins des 3 messages du CFDS (Centralised Fault Display System) ci-dessous:


'N L/G EXT PROX SNSR 24GA TGT POS',  
 'N L/G EXT PROX SNSR 25GA TGT POS',  
 'N L/G SHOCK ABSORBER FAULT 2526GM'.

**3.2.1.** Vérifier la pression de gonflage du corps de l'amortisseur du train avant et ajuster si nécessaire, suivant les instructions du manuel de maintenance de l'avion (AMM - Aircraft Maintenance Manual) AMM 12-14-32 et sa révision temporaire (TR) associée du 13 novembre 2005 pour l'avion au sol et sur vérin.

**3.2.2.** Effectuer une inspection boroscopique de la reprise supérieure de l'amortisseur du train avant (backplate) afin de détecter si des ergots anti-rotation sont totalement cassés, suivant les instructions de la note technique AIRBUS 957.1901/05, datée du 18 octobre 2005.

Dans le cas où des ergots anti-rotation complètement cassés auraient été détectés : avant le prochain vol, appliquer les mesures nécessaires pour avoir un train avant apte au service (contacter AIRBUS au Fax : 33 5 61 93 32 73).

Tout résultat d'inspection doit être rapporté à AIRBUS.

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-191</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>23 novembre 2005</b>	Page : <b>3/3</b>
--	---	-------------------------	--	----------------------

#### 4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

AIRBUS Aircraft Maintenance Manual 12-14-32 et sa révision temporaire (TR) associée du 13 novembre 2005  
Note Technique AIRBUS référence 957.1901/05 datée du 18 octobre 2005  
AIRBUS AFM TR 4.02.00/33  
AIRBUS AFM TR 4.02.00/34

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

03 décembre 2005.

#### 6. REMARQUE :

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :  
AIRBUS SAS - Bureau de Navigabilité - EAS - Fax : 33 5 61 93 44 51.

#### 7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-6411 du 15 novembre 2005.

**SUPERSEDED**