 <b>Direction générale de l'aviation civile France</b> <b>Edition du GSAC</b>	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-028 R2</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>26 octobre 2005</b>	Page : <b>1/2</b>
	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-2004-028 R1</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>54</b>	Objet : <b>Nacelles/Mâts - Mâts moteurs PW 4000 - Inspection du carénage inférieur arrière</b>			

### 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A330, modèles -223, -321, -322 et -323, tous numéros de série, à l'exception de ceux ayant reçu l'application de la modification AIRBUS 53623 en production ou Bulletin Service (BS) AIRBUS A330-54-3022 en exploitation.

### 2. RAISONS :

Des criques localisées sur la cloison pare-feu du carénage inférieur arrière du mât moteur (LAPF) ont été constatées et reportées par des opérateurs d'A330 équipés de moteurs PW 4000.

La tenue en fatigue serait la cause présumée de l'initiation et la formation de criques dans cette zone.

Cette situation non corrigée pourrait entraîner une diminution de l'étanchéité au feu en cas d'incendie moteur.


Le but de la Révision 1 était de préciser l'application des produits d'étanchéité après le perçage d'arrêt en cas de présence de crique comme mentionné dans le Bulletin Service (BS) AIRBUS en référence.

La modification AIRBUS 53623/SB A330-54-3022 introduit de nombreuses modifications des pièces du LAPF et des accessoires associés afin d'améliorer la longévité de ces pièces et du LAPF dans son ensemble.

Le but de cette Révision 2 est d'introduire cette modification comme une action terminale possible en tant que moyen alternatif de conformité à l'inspection répétitive ci-dessous et donc de réduire le champ d'applicabilité.

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

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur (DEV) de la présente consigne de navigabilité (CN) à l'édition originale.

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-028 R2</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>26 octobre 2005</b>	Page : <b>2/2</b>
--	--	-------------------------	---	----------------------

**3.1.** Avant accumulation de 3 000 heures de vol du carénage inférieur arrière du mât moteur depuis neuf ou dans les 500 heures de vol à compter de la DEV de cette CN à l'édition originale, à la dernière des deux échéances atteinte :

effectuer une inspection visuelle détaillée de la cloison pare-feu du carénage inférieur arrière des mâts moteur droit et gauche pour recherche de criques, suivant les instructions définies par le BS A330-54-3021.

**3.2.** Si les résultats de l'inspection définie dans le § 3.1. ci-dessus ne font constat d'aucune crique, renouveler l'inspection à des intervalles n'excédant pas 1 000 heures de vol.

**3.3.** Si les résultats de l'inspection définie dans les § 3.1. ou § 3.2. ci-dessus font constat de la présence d'une ou de crique(s) d'une longueur inférieure ou égale à 30,48 mm (1.2 inch) :

**3.3.1.** avant le prochain vol, faire un perçage d'arrêt de crique et appliquer les produits d'étanchéité suivant les instructions définies par le BS A330-54-3021.

**3.3.2.** renouveler l'inspection à des intervalles n'excédant pas 500 heures de vol,

**3.3.3.** dans les 4 600 heures de vol au plus tard qui suivent l'inspection qui a donné lieu à la découverte de la ou des crique(s), réparer la cloison pare-feu suivant les instructions définies par le BS A330-54-3021.

**3.4.** Si les résultats de l'inspection définie dans les § 3.1. ou § 3.2. ci-dessus font constat de la présence d'une ou de crique(s) d'une longueur supérieure à 30,48 mm (1.2 inch) :

**3.4.1.** avant le prochain vol, faire un perçage d'arrêt de crique et appliquer les produits d'étanchéité suivant les instructions définies par le BS A330-54-3021.

**3.4.2.** au plus tard dans les 500 heures de vol qui suivent cette opération, réparer la cloison pare-feu suivant les instructions définies par le BS A330-54-3021.

**3.5.** Reporter au constructeur AIRBUS les résultats d'inspection suivant les instructions définies par le BS A330-54-3021.

#### **4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

Bulletin Service AIRBUS A330-54-3021

Bulletin Service AIRBUS A330-54-3022

(Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable).

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

**Edition originale** : 28 février 2004

**Révision 1** : 25 septembre 2004

**Révision 2** : 05 novembre 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 ou 33 5 61 93 44 51.

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

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-6373 du 18 octobre 2005.