

CONSIGNE DE NAVIGABILITE

définie par la **DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE**

Les examens ou modifications décrits ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans cette consigne entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.

AIRBUS INDUSTRIE

Avions A300 B4

Atterrisseurs principaux - Bras d'articulation P/N C 65381-2

La présente Consigne de Navigabilité s'applique aux avions AIRBUS INDUSTRIE A300 B4 équipés de bras d'articulation P/N C 65381-2. Ces bras équipaient, lors de leur livraison, les avions suivants :

9 -12 -14 -16 -17 -18 -19 -20 -23 -24 -25 -28 -29 -30 -31 -33 -41 -42 -43 -44 -45 -46 -47 -54 -55 - 56 et 57 (jambe droite seulement).

Les caissons d'atterrisseur principal ayant reçu l'application du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-32-118 (Service Bulletin MESSIER/HISPANO/BUGATTI n° 470-32-119) ne sont pas concernés par la présente C.N.

Plusieurs cas de piqûres de corrosion ont été mis en évidence à l'extérieur du tourillon d'attache du système de relevage, du côté du vérin de manœuvre, dans le rayon de raccordement du tourillon sur le bras.

Compte tenu des résultats obtenus lors d'un essai de fatigue effectué sur un bras ainsi corrodé et dans le but de prévenir une rupture par développement rapide de criques, l'inspection visuelle pour recherche de corrosion prescrite par le S.B. MESSIER/HISPANO/BUGATTI n° 470-32-386, Révision 1 (ou révision ultérieure approuvée) est rendue impérative et devra être effectuée, sauf si déjà accomplie, dans les détails suivants :

- dans les 200 atterrissages ou un mois, à la première de ces deux échéances, suivant la date de réception de la consigne télégraphique émise par la DGAC le 5 août 1981 pour les appareils dont les bras d'articulation totalisaient plus de 4800 atterrissages à cette date ;
- avant le 31 décembre 1981 pour les autres appareils.

NOTA : Pour les bras d'articulation ayant subi une révision générale au cours de laquelle aucune corrosion n'a été constatée, l'inspection prescrite ci-dessus devra être effectuée dans les 2000 atterrissages suivant cette révision générale.

Les bras neufs conservés en stock ou en rechange devront être inspectés avant d'avoir accumulé 2000 atterrissages.

.../...

b.K

Date : 21/10/1981

AIRBUS INDUSTRIE
Avions A300 B4

81-174-41(B)

A/ Si aucune corrosion n'est mise en évidence, procéder, avant tout vol, au montage d'un joint permettant un graissage plus efficace du tourillon conformément au Service Bulletin MESSIER /HISPANO/BUGATTI n° 470-32-385 (ou révision ultérieure approuvée) et répéter par la suite l'inspection prescrite ci-dessus à des intervalles ne dépassant pas 2000 atterrissages.

B) Si de la corrosion est mise en évidence, éliminer celle-ci par enlèvement de matière et effectuer une recherche de criques selon les méthodes visuelles, pénétrante et ultra-sonique décrites par la Révision 1 du Service Bulletin MESSIER HISPANO BUGATTI n° 470-32-386.

Éliminer les criques éventuelles par enlèvement de matière conformément à ce même document et procéder au montage d'un joint selon le Service Bulletin MESSIER/HISPANO/BUGATTI n° 470-32-385 (ou révision ultérieure approuvée).

Les opérations de recherche de criques prescrites ci-dessus devront être par la suite répétées aux périodicités indiquées ci-après, en fonction de la possibilité d'utiliser la méthode ultra-sonique et de la profondeur de la retouche effectuée pour éliminer la corrosion et les criques éventuelles.

Les profondeurs des retouches qui pourraient être effectuées lors des contrôles ultérieurs devront être additionnées et incluses dans les critères ci-dessous qui se réfèrent toujours au profil d'origine :

1/ Méthode ultra-sonique valable (arête témoin détectée) :

a) Répéter les opérations de recherche de criques selon les méthodes visuelle, pénétrante et ultra-sonique prescrites ci-dessus à des intervalles ne dépassant pas :

* 400 atterrissages si l'épaisseur de retouche est inférieure ou égale à 0,5 mm,

* 250 atterrissages si l'épaisseur de retouche est supérieure à 0,5 mm.

b/ Déposer et remplacer le bras d'articulation si l'épaisseur de retouche est supérieure à 1 mm.

2/ Méthode ultra-sonique non valable (arête témoin non détectée) :

a) Répéter les opérations de recherche de criques selon les méthodes visuelle et pénétrante prescrites ci-dessus à des intervalles ne dépassant pas 250 atterrissages si l'épaisseur de retouche est inférieure ou égale à 0,5 mm.

b) Déposer et remplacer le bras d'articulation si l'épaisseur de retouche est supérieure à 0,5 mm.

La présente Consigne de Navigabilité annule et remplace la Consigne de Navigabilité télégraphique émise le 5 août 1981 par la D.G.A.C., qui elle-même annulait la Consigne de Navigabilité n° 81-129-37(B).

Les prescriptions de la présente Consigne de Navigabilité font l'objet en RFA de la LTA n° 81-151.

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 28 OCTOBRE 1981.