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

Bras d'articulation des atterrisseurs principaux P/N C 65381-4 et C 65381-6

La présente Consigne de Navigabilité concerne les avions AIRBUS INDUSTRIE A300B2-320, B4-2C, B4-102, B4-103, B4-120, B4-203, B4,220 et C4-203 équipés de bras d'articulation P/N C 65381-4 et C 65381-6 introduits par la modification AIRBUS INDUSTRIE n° 1257/S2490 (MHB 224) ou par le Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A 300-32-118 se rapportant au Bulletin Service MESSIER-HISPANO-BUGATTI n° 470-32-119.

Toutefois, la présente Consigne de Navigabilité ne s'applique pas aux bras d'articulation P/N C 65381-4 et C 65381-6 montés neufs dans un caisson d'atterrisseur principal modifié conformément aux Bulletins Service AIRBUS INDUSTRIE A300-32-348 et A300-32-355 correspondant aux Bulletins Service MESSIER HISPANO-BUGATTI 470-32-407 et 470-32-421 (modification AI 4544, modifications MHB 542 et 585). Voir cependant NOTA ci-dessous pour solution équivalente.

La présente Consigne de Navigabilité annule et remplace la Consigne de Navigabilité n° 82-120-48(B).

La présente Révision 1 de la Consigne de Navigabilité 82-160-49(B) remplace l'édition originale datée du 1^{er} décembre 1982.

Afin de prévenir une rupture des bras d'articulation en objet, les mesures suivantes devront être effectuées conformément au Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-32-356 révision 1 se rapportant au Service Bulletin MESSIER-HISPANO-BUGATTI 470-32-422 Révision 1 (ou révisions ultérieures approuvées de ces documents).

- 1) - Dans les 7 jours suivant le 8 décembre 1982, effectuer, sauf si déjà accompli, une mesure du déplacement de la bague bronze emmanchée dans l'étrier, côté vérin de manœuvre, par méthode visuelle ou gammagraphique, sur tous les bras d'articulation concernés, conformément au paragraphe 2.B du Service Bulletin MESSIER-HISPANO-BUGATTI n° 470-32-422 Révision 1 (ou révision ultérieure approuvée).
- 2) - Si le déplacement de la bague bronze est inférieur ou égal à 1,5 mm lors de l'inspection prescrite par le paragraphe 1 ci-dessus, répéter par la suite cette même inspection à des intervalles ne dépassant pas 1600 atterrissages.

En cas de mise en évidence d'un déplacement supérieur à 1,5 mm lors de l'une de ces inspections répétitives ultérieures, les mesures prescrites par le paragraphe 4 ci-dessous devront impérativement être appliquées dans les 1600 atterrissages suivant cette inspection.

.../...

u.K

Date : 05/03/86

AIRBUS INDUSTRIE
Avions A300

82-160-49(B) R1

3) - Si le déplacement de la bague bronze est supérieur à 1,5 mm lors de l'inspection prescrite par le paragraphe 1 ci-dessus, les mesures prescrites par le paragraphe 4 ci-dessous devront impérativement être appliquées dans les délais suivants exprimés en nombre d'atterrissages et comptés à partir de la date de la mesure de déplacement :

a) - 2000 atterrissages pour les bras d'articulation totalisant moins de 1000 atterrissages lors de la mesure de déplacement.

b) - un délai D donné par la formule suivante applicable aux bras d'articulation totalisant un nombre d'atterrissage N compris entre 1000 et 5000 lors de la mesure de déplacement :

$$D = 2400 - \frac{4}{10} N$$

c) - 400 atterrissages pour les bras d'articulation totalisant plus de 5000 atterrissages lors de la mesure de déplacement.

4) - Dans les délais prescrits par les paragraphes 2 ou 3 ci-dessus, inspecter visuellement le congé de raccordement du tourillon sur le corps du bras en procédant conformément aux Bulletins Service AIRBUS INDUSTRIE A300-32-356 Révision 1 et MESSIER-HISPANO-BUGATTI 470-32-422 Révision 1 (ou révisions ultérieures approuvées de ces documents).

a) - Si aucune trace de corrosion n'est constatée appliquer les modifications objet des Bulletins Service AIRBUS INDUSTRIE A300-32-348 et A300-32-355 correspondant aux Bulletins Service MESSIER-HISPANO-BUGATTI 470-32-407 et 470-32-421 (voir NOTA ci-dessous).

Remarque : En cas d'endommagement de la protection (peinture, cadmiage), restaurer celle-ci avant application de ces modifications.

b) - Si des traces de corrosion sont constatées, remplacer avant tout vol le bras d'articulation concerné par un bras neuf ou par un bras reconditionné conformément au Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-32-362 correspondant au Service Bulletin MESSIER-HISPANO-BUGATTI 470-32-431. Appliquer en outre les modifications objet des Service Bulletins AIRBUS INDUSTRIE A300-32-348 et A300-32-355 correspondant aux Service Bulletins MESSIER-HISPANO-BUGATTI 470-32-407 et 470-32-421 (voir NOTA ci-dessous).

NOTA - Le Service Bulletin MESSIER-HISPANO-BUGATTI 470-32-408 constitue une solution approuvée équivalente au Service Bulletin MESSIER-HISPANO-BUGATTI 470-32-421 Révision 2 et peut être appliqué en lieu et place de ce dernier pour satisfaire les exigences de la présente Consigne de Navigabilité. Le Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-32-352 correspond au Service Bulletin MESSIER-HISPANO-BUGATTI 470-32-408.

Les dispositions de la présente Consigne de Navigabilité font l'objet en R.F.A. de la LTA n° 82-160/2.

La présente Consigne de Navigabilité annule et remplace la Consigne de Navigabilité n° 82-120-48(B) du 22/9/82.

La présente Révision 1 de la Consigne de Navigabilité 82-160-49(B) remplace l'édition originale du 1^{er} décembre 1982.

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 12 MARS 1986