

# 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**

Inspections et modifications de structure résultant des essais de fatigue

La présente Consigne de Navigabilité s'applique aux avions AIRBUS INDUSTRIE A300 tous modèles certifiés sauf séries A300-600, tous numéros de série.

Afin de prévenir le développement de dommages structuraux constatés lors des essais de fatigue, les mesures suivantes sont rendues impératives :

#### 1/ Fuselage - Revêtement partie supérieure au niveau du cadre 58

Concerne les avions numéros de série 2 à 92 inclus n'ayant pas reçu l'application du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-128 (modifications 1693 et 2526). Toutefois, les avions ayant reçu l'application de la modification 2147 (S.B. A300-53-110) ne sont pas concernés.

Avant accumulation de 18 000 vols ou de 18 000 heures de vol (première échéance atteinte), inspecter visuellement le revêtement de la partie supérieure du fuselage, au niveau du cadre 58, entre les lisses 5 droite et 5 gauche, pour recherche de criques, comme indiqué au § 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-127.

Répéter par la suite cette inspection à des intervalles n'excédant pas 3 000 heures de vol.

En cas de découverte de criques, effectuer les actions correctives comme défini Figure 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-127.

#### 2/ Fuselage - Assemblage de lisses et renforts sur cadre 72

Concerne les avions numéros de série 2 à 52 inclus n'ayant pas reçu l'application du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-170 (modification 3760).

Inspecter par moyens non destructifs les jonctions lisses-cadre 72 de la lisse 5 à la lisse 12 (droite et gauche, partie supérieure du fuselage), comme indiqué au paragraphe 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-101 :

- Si le Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-053 n'est pas appliqué, l'inspection radiographique et ultrasonore (selon la zone) est à effectuer avant accumulation de 18 000 vols, puis à des intervalles n'excédant pas 3 000 vols.
- Si le Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-053 est appliqué, l'inspection ultrasonore est à effectuer dans les 20 000 vols suivant cette application puis à répéter à des intervalles n'excédant pas 3 000 vols.

En cas de découverte d'indications de défauts, effectuer les actions correctives comme indiqué figures 1 et 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-101.

.../...

n/C

Date : 02/03/94

**AIRBUS INDUSTRIE**  
**Avions A300**

**83-102-053(B) R2**

### 3/ Fuselage - Assemblages de lisses sur cadres 57A et 65

Concerne les avions numéros de série 2 à 116 inclus n'ayant pas reçu l'application du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-132 (modification 2643).

Avant accumulation de 20 000 vols ou de 20 000 heures de vol (première échéance atteinte), inspecter visuellement pour recherche de criques l'assemblage des lisses 15 et 16 (droite et gauche) au cadre 57 A et l'assemblage des lisses 5 (droite et gauche) au cadre 65, comme indiqué au paragraphe 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-143.

Répéter par la suite ces mêmes inspections à des intervalles n'excédant pas 3000 heures de vol.

En cas de découverte de criques, appliquer les actions correctives comme indiqué au § 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-143.

### 4/ Fuselage - Encadrement des portes passagers n° 2

Concerne les avions de série 2 à 156 inclus n'ayant pas reçu application en série de la modification AIRBUS INDUSTRIE N° 2611.

Avant accumulation de 30 000 vols, inspecter visuellement et si nécessaire par ressuage, pour recherche de criques, les voiles de liaison ainsi que leurs ferrures d'attache entre cadres 30A et 32 :

- a) Entre les lisses 22 et 23 (droite et gauche) sur les avions n'ayant pas reçu application de la modification N° 1691 (Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A300-53-063)
- b) Au niveau des lisses 18 (droite et gauche) sur tous les avions, comme indiqué au § 2 du Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A300-53-182 Rév. 3.

Répéter par la suite l'inspection définie dans le § a) ci-dessus à des intervalles n'excédant pas 3 000 vols jusqu'à accumulation de 36 000 vols maximum.

A cette échéance, et par la suite à des intervalles n'excédant pas 2 000 vols répéter les inspections définies par les § a) et § b) ci-dessus.

En cas de découverte de criques, effectuer les actions correctives comme indiqué au § 2 B du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-182 Rév. 3.

NOTA : Aucune inspection n'est plus nécessaire sur les avions ayant reçu application de la modification N° 1691 (Bulletin Service A300-53-063) et dont les voiles et ferrures au niveau des lisses 18 (droite et gauche) ont été réparés suivant les instructions du Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A300-53-182 Rév. 3.

### 5/ Fuselage - Liaisons cadres 28 et 31 entre lisses 29 et 31

Concerne les avions numéros de série 2 à 12 inclus n'ayant pas reçu l'application du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-027 (modification 1358).

Avant accumulation de 24 000 vols, inspecter visuellement le revêtement du cadre 28 au cadre 31 entre les lisses 29 et 31 (droite et gauche), pour recherche de crique, comme indiqué au § 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-112.

Répéter par la suite cette inspection à des intervalles n'excédant pas 6 000 vols jusqu'à 36 000 vols et, au-delà, à des intervalles n'excédant pas 3 000 vols.

En cas de découverte de criques, appliquer, avant prochain vol, les actions correctives comme indiqué au § 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-112.

.../...

6/ Fuselage - Joints longitudinaux entre cadres 72 et 80 (lisses 51)

Concerne les avions numéros de série 2, 5 à 7 inclus, 10 à 14 inclus et 16, n'ayant pas reçu l'application du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-033 (modification 1421).

Avant accumulation de 15 000 heures de vol ou 12 000 vols (première échéance atteinte), effectuer une inspection visuelle interne et externe de la jonction longitudinale au niveau des lisses 51 (droite et gauche) entre cadre 72 et 80, pour recherche de criques, comme indiqué au § 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-100.

Répéter par la suite l'inspection interne à des intervalles n'excédant pas 1 500 heures de vol et l'inspection externe à des intervalles n'excédant pas 12 000 heures de vol.

En cas de découverte de crique, effectuer avant prochain vol les actions correctives indiquées au § 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-53-100.

7/ Fuselage - Joints longitudinaux entre cadres 72 et 80 (lisses 1, 28 et 28)

Voir C.N. n° 90-222-116(B)R1 "Avions AIRBUS INDUSTRIE A300 - Programme de prévention contre le vieillissement de la structure", paragraphe 1.1.2.

8/ Empennage vertical - Ferrure d'ancrage au fuselage

Concerne les avions numéros de série 2 à 28 inclus n'ayant pas reçu l'application du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-55-024 (modification n° 3172).

Avant accumulation de 20 000 vols ou de 20 000 heures de vol (première échéance atteinte), inspecter visuellement les 6 ferrures d'ancrage de l'empennage vertical au fuselage pour recherche de criques à partir des trous des rivets fixant le revêtement, comme indiqué au § 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-55-026.

Répéter par la suite cette inspection à des intervalles n'excédant pas 1 500 vols.

En cas de découverte de criques, appliquer les actions correctives comme indiqué Figure 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-55-026.

9/ Voilure - Bord d'attaque - Nervure 8

Concerne les avions numéros de série 2 à 7 inclus, 10 à 26 inclus et 28 à 32 inclus n'ayant pas reçu l'application du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-57-026 (modification n° 1307).

Avant accumulation de 15 000 vols, inspecter visuellement pour recherche de crique la cornière de renfort située sur le nez de la nervure 8, comme indiqué au § 2 du Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-57-109.

Répéter par la suite cette inspection à des intervalles n'excédant pas 3 000 vols.

En cas de découverte de crique, appliquer le Service AIRBUS INDUSTRIE A300-57-026 dans les 1 000 vols qui suivent.

---

Réf. : CN 90-22-116(B)R1  
BS AIRBUS INDUSTRIE :  
A300-53-127 Edition originale  
A300-53-170 Edition originale  
A300-53-101 Edition originale  
A300-53-053 Edition originale  
A300-53-132 Edition originale  
A300-53-143 Edition originale  
A300-53-063 Edition originale  
A300-53-182 R3  
A300-53-027 Edition originale  
A300-53-112 Edition originale  
A300-53-033 Edition originale  
A300-53-100 Edition originale  
A300-55-024 Edition originale  
A300-55-026 Edition originale  
A300-57-109 Edition originale  
A300-57-026 Edition originale

**NOTA** : Les Bulletins Service cités en référence sont susceptibles d'avoir été révisés. La révision minimale à prendre en compte est celle citée dans la liste ci-dessus.

---

La présente Révision 2 remplace la CN 83-102-053(B)R1 du 12/12/90.

---

**DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :**

**CN originale : 22 JUIN 1983**  
**Révision 1 : 22 JUIN 1983**  
**Révision 2 : 12 MARS 1994**