

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 et A300-600

Rails de volets n° 2 (ATA 57)

APPLICABILITE :

Avions AIRBUS INDUSTRIE A300 et A300-600, tous modèles certifiés, tous numéros de série n'ayant pas reçu application de la modification AIRBUS INDUSTRIE n° 11133 en production.

RAISONS :

Les essais de fatigue ainsi que les tests "fail safe" développés sur cellule d'essai ont confirmé que des criques pouvaient apparaître et se propager à partir des trous de fixation de l'embase et des membrures latérales du rail de volet n° 2.

Le développement de telles criques pourrait entraîner la rupture des rails de volets n° 2 et affecterait l'intégrité structurale de la cellule avion.

La Révision 4 de cette Consigne de Navigabilité vise à prendre en compte une nouvelle modification appliquée en série (modification AIRBUS INDUSTRIE n° 11133). Cette modification réduit les exigences d'applicabilité de la CN.

ACTIONS :

Sauf si déjà accompli :

A) Inspecter par ultrasons la semelle inférieure et les membrures latérales des rails de volets n° 2 (gauche et droite) comme suit :

1. Avant d'avoir accumulé 15 000 vols ou bien dans les 1000 vols suivant le 22 juin 1983, à la dernière de ces deux échéances atteinte, pour ce qui concerne les avions AIRBUS A300, en procédant comme indiqué au paragraphe 2 du Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A300-57-116 Révision 6 ou toute révision ultérieure approuvée.
2. Avant d'avoir accumulé 15 000 vols depuis la mise en service, pour les avions AIRBUS A300-600, conformément aux instructions du Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A300-57-6005 Révision 2, ou toute révision ultérieure approuvée.

.../...

n/GH

Date : 01/12/1999

AIRBUS INDUSTRIE
Avions A300 et A300-600

1986-187-076(B) R4

- B)** Répéter par la suite l'inspection prescrite par le paragraphe ci-dessus à des intervalles ne dépassant pas 1 700 vols tant qu'aucune indication de défaut n'est décelée.

Nota 1 :

- a) Pour les modèles A300-600 :

Aucune inspection suivant les instructions du Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A300-57-6005 n'est plus nécessaire après application du Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A300-57-6006 révision 3 (objet de la modification AIRBUS INDUSTRIE n° 5815) à un rail ne présentant aucune indication de défaut.

- b) Pour les modèles A300 :

L'application du Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A300-57-141 révision 7 ou toute révision ultérieure approuvée (objet de la modification AIRBUS INDUSTRIE N. 5815) à un rail ne présentant aucune indication de défaut et totalisant au plus 16 700 vols permet de repousser :

- soit de 22 000 vols supplémentaires (au lieu de 1 700 vols) dans le cas où des boulons de diamètre 15/32 in. sont installés,
- soit de 33 000 vols supplémentaires (au lieu de 1700 vols) dans le cas où des boulons de diamètre 7/16 ou 3/8 in. sont installés,

l'échéance limite de la première des inspections répétitives prescrites par le paragraphe B ci-dessus.

Nota 2 : (non applicable aux modèles A300-600)

L'application du Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A300-57-128 révision 2 ou toute révision ultérieure approuvée (objet de la modification AIRBUS INDUSTRIE n° 4740) à un rail ne présentant aucune indication de défaut et totalisant au plus 16 700 vols permet de repousser de 12 000 vols supplémentaires (au lieu de 1700 vols) l'échéance limite de la première des inspections répétitives prescrites par le paragraphe B ci-dessus.

- C)** Si une indication de défaut est décelée lors de l'une des inspections prescrites par les paragraphes A et B ci-dessus, répéter par la suite l'inspection prescrite par le paragraphe A ci-dessus à des intervalles ne dépassant pas 250 vols tant que tous les défauts constatés ont une dimension inférieure à 4 mm (voir nota 3).
- D)** Si une indication d'un défaut de dimension supérieure ou égale à 4 mm (voir nota 3) est décelée lors de l'une des inspections prescrites par les paragraphes A, B et C ci-dessus, le rail concerné devra impérativement être remplacé avant tout vol.

Nota 3 :

La mesure de la dimension d'un défaut est faite par mesure du déplacement du palpeur (perpendiculairement au plan de symétrie du rail) entre l'apparition de l'indication du défaut et sa complète disparition.

Ne pas confondre l'indication correspondant au trou du boulon avec une indication de défaut, ces deux indications apparaissent successivement mais très proches l'une de l'autre, les défauts ayant pour origine les trous de passage des boulons d'assemblage.

.../...

REF. : Bulletins Service AIRBUS INDUSTRIE :

A300-57-116 révision 6,
A300-57-6005 révision 2,
A300-57-141 révision 7,
A300-57-6006 révision 3,
A300-57-128 révision 2,
(ou toutes révisions ultérieures approuvées).

| La présente Révision 4 remplace la CN 86-187-076(B) R3 du 02/03/1994.

DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

CN originale : 02 JANVIER 1987
Révision 1 : 28 AVRIL 1990
Révision 2 : 28 AOUT 1993
Révision 3 : 12 MARS 1994
Révision 4 : 11 DECEMBRE 1999