

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

Programme de contrôle et de prévention contre la corrosion (ATA 10)

APPLICABILITE :

Avions AIRBUS INDUSTRIE A300 tous modèles certifiés à l'exception des séries A300-600, tous numéros de série.

RAISONS :

En juin 1988, la FAA (Federal Aviation Administration) a parrainé une conférence sur les avions âgés, pendant laquelle il a été décidé qu'une attention accrue sera portée sur ceux-ci.

L'ATA (Air Transport Association) et l'AIA (Aerospace Industries Association) se sont engagées à identifier et mettre en place des procédures dans le but de continuer à assurer l'intégrité structurale de ces avions âgés.

Le groupe de travail désigné pour revoir les avions AIRBUS INDUSTRIE A300 a développé alors un programme destiné à contrôler les problèmes de corrosion qui pourraient compromettre le niveau de navigabilité de la flotte des AIRBUS A300. Ce programme est contenu dans le document d'AIRBUS INDUSTRIE Corrosion Prevention and Control Program (CPCP).

La Révision 1 de la présente Consigne de Navigabilité (CN) précise le paragraphe "Applicabilité" en vue d'une meilleure compréhension.

ACTIONS :

Les mesures suivantes sont rendues impératives à la date d'entrée en vigueur de la CN à l'édition originale :

- 1) Dans les 12 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne, tous les programmes de maintenance des avions AIRBUS INDUSTRIE A300 devront inclure un programme de contrôle et de prévention contre la corrosion (Corrosion Prevention and Control Program - CPCP) approuvé par les Services Officiels compétents, qui permette de contrôler la corrosion au niveau 1 ou mieux (voir chapitre 2 du document d'AIRBUS INDUSTRIE A300 CPCP).
- 2) Le programme de base d'AIRBUS INDUSTRIE A300 CPCP est un moyen acceptable de satisfaire au paragraphe 1 ci-dessus.
- 3) D'autres programmes de contrôle et de prévention contre la corrosion (nouveaux ou déjà existants) peuvent être proposés par les exploitants aux Services Officiels compétents comme un moyen équivalent de satisfaire au paragraphe 1 ci-dessus, à condition que leur efficacité soit démontrée en accord avec le guide inclus dans l'annexe C du document d'AIRBUS INDUSTRIE A300 CPCP.

- 4) Si, suite au résultat d'une inspection effectuée en accord avec le paragraphe 1) ci-dessus, de la corrosion niveau 3 est découverte dans une zone, appliquer ce qui suit dans les 7 jours suivant cette découverte :
- rapporter ce résultat d'inspection à AIRBUS INDUSTRIE et aux Services Officiels compétents.
 - présenter aux Services Officiels compétents un plan d'actions précisant les actions correctives que l'exploitant a l'intention d'appliquer à sa flotte d'avions AIRBUS INDUSTRIE A300.
- 5) Les résultats d'inspection suite à la découverte d'une corrosion niveau 2 devront être rapportés à AIRBUS INDUSTRIE dans les 3 mois suivant cette découverte.
- 6) Si, lors d'inspections suivant l'inspection initiale, de la corrosion au-delà du niveau 1 est découverte, appliquer ce qui suit dans les 3 mois suivant cette découverte :
- réviser pour cette zone le programme de contrôle et de prévention contre la corrosion (CPCP) défini au § 1) ci-dessus.
 - mettre en place des moyens pour réduire cette corrosion au niveau 1 ou mieux.
 - présenter ces actions correctives aux Services Officiels compétents.

REF. : AIRBUS INDUSTRIE A300 CPCP

| La présente Révision 1 remplace la CN originale 90-196-117(B) du 14 novembre 1990.

DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

CN originale : 24 NOVEMBRE 1990
Révision 1 : 27 OCTOBRE 2001

|