

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 A310

Bielles avant et arrière de reprise d'attache moteur PRATT & WHITNEY
Non respect éventuel de la gamme de fabrication

La présente Consigne de Navigabilité concerne les avions AIRBUS INDUSTRIE équipés de réacteurs PRATT & WHITNEY JT9D-7R4D1 ; JT9D-7R4E1 ; JT9D-7R4H1 (AIRBUS A300-B4-620 ; A300-C4-620 ; A310-221, -222, -322), ou de réacteurs PRATT & WHITNEY PW 4152 ; PW 4158 (AIRBUS A300-B4-622 ; A300-B4-622R et A310-324).

Afin de prévenir la perte d'intégrité structurale :

1. des bielles de reprise d'attaches moteurs avant en raison d'une possible surchauffe lors de la phase de fabrication,
2. des bielles de reprise d'attaches moteurs arrière qui n'auraient pas été soumises à un "dip etching" avant inspection par ressuage lors des phases de fabrication.

les mesures décrites ci-après sont rendues impératives :

A/ Bielles de reprise d'attache avant - P/N 221-0245-501 installées sur réacteurs PRATT & WHITNEY JT9D-7R4D1 - 7R4E1 - 7R4H1.

A.1 Avant accumulation de 500 heures de vol après la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne, effectuer une inspection visuelle des bielles de reprise d'attaches moteurs avant installées sur avion, pour détection de crique en accord avec la partie 1 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PW7R471-90 (lié au Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A310-71-2011 ou A300-71-6009) sauf si déjà accompli lors de l'application de la "All operator letter" PRATT & WHITNEY JT9/71-00/SS:JDS:0-12-3-1.

A.1.1 Si des criques sont découvertes ou si la bielle est cassée la pièce devra être remplacée avant le prochain vol par une bielle réputée saine.

A.1.2 Si aucune crique n'est découverte répéter l'inspection visuelle à des intervalles n'excédant pas 1000 vols jusqu'à application des instructions décrites au paragraphe A.2 ci-après.

A.2. Effectuer une inspection des bielles type "nital etch" à la prochaine dépose moteur ou dans les 18 mois (prochaine visite C), à la première des 2 échéances atteintes, en accord avec la partie 2 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PW7R4-71-90.

.../...

n/C

Date : 25/11/92

AIRBUS INDUSTRIE
Avions A300 et A310

91-096-121(B) R2

A.2.1 Si des criques sont découvertes ou si la bielle est cassée, la pièce devra être remplacée avant le prochain vol par une bielle réputée saine.

A.2.2 Si aucune crique n'est découverte, la bielle sera réinstallée.

NOTA : Les instructions décrites au paragraphe A.1.1, A.2.1. et A.2.2. sont considérées comme action finale et définitive et de ce fait aucune action ultérieure n'est requise au titre de la présente Consigne de Navigabilité.

B/ Bielles de reprise d'attaches moteurs arrière P/N 221-0261-501 installées sur moteurs PRATT & WHITNEY JT9D-7R4D1 - 7R4E1 - 7R4H1.

B.1 Avant accumulation de 500 heures de vol après la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne, effectuer une inspection visuelle des bielles de reprise d'attaches moteurs arrière installées sur avion, pour détection de crique en accord avec la partie 1 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PW7R471-100 (lié au Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A310-71-2009 ou A300-71-6008) sauf si déjà accompli lors de l'application de la "All operator letter" PRATT & WHITNEY JT9/71-00/SS:JDS:0-12-3-1.

B.1.1 Si aucune crique de surface ni de "forging laps" ne sont découverts, répéter l'inspection visuelle à des intervalles n'excédant pas 1000 vols jusqu'à application des instructions décrites au paragraphe B.2. ci-après.

B.1.2 Si une indication suspecte est révélée par cette inspection, effectuer avant le prochain vol une inspection type "dip etch" suivie d'un ressuage en accord avec la partie 2 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PW7R4-71-100 et se reporter aux paragraphes B.2.1. et B.2.2.

B.2 Effectuer une inspection type "dip etch" suivie d'un ressuage en accord avec la partie 2 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PW7R4-71-100, à la prochaine dépose moteur ou dans les 18 mois (visite C), à la première des 2 échéances atteintes.

NOTA : Si la mise en oeuvre du paragraphe B2 de la présente Consigne de Navigabilité conduit à la dépose simultanée des 2 moteurs, l'inspection par "dip etching" suivi d'un ressuage des bielles de reprises d'attache arrière peut être repoussée, pour l'un des 2 moteurs, de 18 mois de plus (visite "C" suivante) ou à la dépose moteur suivante, à la première des 2 opportunités, à la seule condition qu'aucune indication suspecte (crique de surface et/ou "forging laps") n'aient été, mise en évidence lors de l'application des instructions du §.B.1.1.

La bielle de reprise d'attache arrière qui n'aura pas été inspectée suivant les exigences du paragraphe B2 devra cependant continuer à subir l'inspection exigée par les paragraphes B1 (c'est-à-dire une inspection visuelle de l'attache considérée à des intervalles ne dépassant pas 1 000 vols).

B.2.1 Si des criques ou "forging laps" sont découverts, la pièce devra être remplacée avant le prochain vol par une bielle réputée saine.

B.2.2 Si aucune crique ou "forging laps" ne sont découverts, la bielle sera réinstallée.

NOTA : Les instructions décrites aux paragraphes B.2.1. et B.2.2. sont considérées comme actions finales et définitives et de ce fait aucune action ultérieure n'est requise par la présente Consigne de Navigabilité.

C/ Bielles de reprise d'attaches moteurs avant P/N 221-0245-501 et P/N 221-0262-503 installées sur moteurs PRATT & WHITNEY PW 4152 et 4158.

C.1 Avant accumulation de 500 heures de vol après la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne, effectuer une inspection visuelle des bielles de reprise d'attaches moteurs avant installées sur avion, pour détection de crique en accord avec la partie 1 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PW4NAC 71-86 (lié au Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A310-71-2011 ou A300-71-6009) sauf si déjà accompli lors de l'application de la "All operator letter" PRATT & WHITNEY PW4000/71-00/SS:TJF:0-12-03-1.

.../...

C.1.1 Si des criques sont découvertes ou si la bielle est cassée, la pièce devra être remplacée avant le prochain vol par une bielle réputée saine.

C.1.2 Si aucune crique n'est découverte répéter l'inspection visuelle à des intervalles n'excédant pas 1000 vols jusqu'à application des instructions décrites au paragraphe C.2. ci-après.

C.2 Effectuer une inspection des bielles type "nital etch" à la prochaine dépose moteur ou dans les 18 mois (prochaine visite C), à la première des 2 échéances atteintes, en accord avec la partie 2 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PW4NAC 71-86.

C.2.1 Si des criques sont découvertes ou si la bielle est cassée, la pièce devra être remplacée avant le prochain vol.

C.2.2 Si aucune crique n'est découverte, la bielle sera réinstallée.

NOTA : Les instructions décrites aux paragraphes C.1.1., C.2.1. et C.2.2. sont considérées comme actions finales et définitives et de ce fait aucune action ultérieure n'est requise par la présente Consigne de Navigabilité.

D/ Bieltes de reprise d'attache moteur arrière P/N 221-0260-501 et P/N 221-0262-503 installées sur moteurs PRATT & WHITNEY PW 4152 et 4158.

D.1 Avant accumulation de 500 heures de vol après la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne, effectuer une inspection visuelle des bieltes de reprise d'attaches moteurs arrière installées sur avion, pour détection de crique en accord avec la partie 1 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PW4NAC 71-105 (lié au Service Bulletin AIRBUS INDUSTRIE A310-71-2009 ou A300-71-6008) sauf si déjà accompli lors de l'application de la "All operator letter" PRATT & WHITNEY PW4000/71-00/SS:TJF:0-12-03-1.

D.1.1 Si aucune crique de surface n'est découverte ni de "forging laps" ne sont découverts répéter l'inspection visuelle à des intervalles n'excédant pas 1000 vols jusqu'à application des instructions décrites au paragraphe D.2. ci-après.

D.1.2 Si une indication suspecte est révélée par cette inspection, effectuer avant le prochain vol une inspection type "dip etch" suivie d'un ressuage en accord avec la partie 2 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PWNAC 71-105 et se reporter aux paragraphes D.2.1. et D.2.2.

D.2 Effectuer une inspection type "Dip etch" suivie d'un ressuage en accord avec la partie 2 du Service Bulletin PRATT & WHITNEY PW4NAC 71-105, à la prochaine dépose moteur ou dans les 18 mois (visite C), à la première des 2 échéances atteintes.

NOTA : Si la mise en oeuvre du paragraphe D2 de la présente Consigne de Navigabilité conduit à la dépose simultanée des 2 moteurs, l'inspection "dip etching" suivi d'un ressuage des bieltes de reprises d'attache arrière peut être repoussée, pour l'un des 2 moteurs, de 18 mois de plus (visite "C" suivante) ou à la dépose moteur suivante, à la première des 2 opportunités, à la seule condition qu'aucune indication suspecte (crique de surface et/ou "forging laps") n'aient été mis en évidence lors de l'application des instructions du § D.1.1.

La bielle de reprise d'attache arrière qui n'aura pas été inspectée suivant les exigences du paragraphe D2 devra cependant continuer à subir l'inspection exigée par les paragraphes D1 (c'est-à-dire une inspection visuelle de l'attache considérée à des intervalles ne dépassant pas 1 000 vols).

D.2.1 Si des criques ou "forging laps" sont découverts, la pièce devra être remplacée avant le prochain vol par une bielle réputée saine.

D.2.2 Si aucune crique ni "forging laps" ne sont découverts la bielle sera réinstallée.

NOTA : Les instructions décrites aux paragraphes D.2.1. et D.2.2. sont considérées comme actions finales et définitives et de ce fait aucune action ultérieure n'est requise par la présente Consigne de Navigabilité.

.../...

Références :

- SB PRATT & WHITNEY : PW7R471-90
- SB AIRBUS INDUSTRIE: A310-71-2011
- SB AIRBUS INDUSTRIE: A300-71-6009
- AOL PRATT & WHITNEY : JT9/71-00/SS:JDS:0-12-3-1
- SB PRATT & WHITNEY : PW7R471-100
- SB AIRBUS INDUSTRIE: A310-71-2009
- SB AIRBUS INDUSTRIE: A300-71-6008
- SB PRATT & WHITNEY : PW4NAC 71-86
- AOL PRATT & WHITNEY : PW4000/71-00/SS:TJF:012-03-1
- SB PRATT & WHITNEY : PW4NAC 71-105

NOTA : Etant donné la variété de documents techniques cités dans la présente Consigne de Navigabilité, et susceptibles de faire l'objet de révisions, ces dernières ne sont pas mentionnées volontairement, dans un but de pérennité du texte de la Consigne.

Il y a donc bien sur lieu, lors de l'exécution de la présente Consigne de Navigabilité, de prendre en compte les dernières révisions en vigueur de ces documents.

La présente Révision 2 remplace la CN 91-096-121(B)R1 du 10 juillet 1991

DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

CN originale : 12 MAI 1991
Révision 1 : 20 JUILLET 1991
Révision 2 : 05 DECEMBRE 1992