

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

Modifications préventives contre le vieillissement de la structure

La présente Consigne de Navigabilité s'applique aux avions AIRBUS INDUSTRIE A300 tous modèles certifiés et tous numéros de série, sauf les séries A300 B4-600 et A300 C4-600.

En juin 1988, la FAA (Federal Aviation Authority) 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 entrepris une analyse de l'expérience en service concernant les Bulletins Service de l'avion.

Les résultats ont conduit à rendre impérative l'application des modifications préventives suivantes, aux seuils indiqués par chacun de ces Bulletins Service, ou dans les 1000 vols, ou dans les 12 mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne de Navigabilité, à la dernière de ces trois échéances :

- | | |
|---|---|
| 1. S.B. A300-53-126
révision 8 | Fuselage - Reinforce strap and longitudinal joint between FR 7 and FR 80. |
| 2. S.B. A300-53-146
révision 7 | Fuselage - Additional riveting of bonded stringers between FR 26 and FR 31, RH. |
| 3. S.B. A300-53-226
révision 5 | Fuselage - Aft pressure bulkhead - Improve corrosion protection. |
| 4. S.B. A300-57-166
révision 2 | Wings - Structures - To introduce cold expansion on some front and center spar holes. |

.../...

n/C

Date : 15/09/93

AIRBUS INDUSTRIE
Avions A300

93-154-149(B)

- | | |
|--|---|
| 5. S.B. A300-57-167
révision 1 | Wings - Structures - Fronspar bottom boom between RIBS 6 and 7, 8 and 9 - reduce probability of cracks. |
| 6. S.B. A300-57-168
révision 2 | Wings - Structures - Rear spar bottom boom – reduce the probability of cracks between RIB 1 and RIB 9 except in way of main landing gear reinforcing plate. |
| 7. S.B. A300-57-180
révision 1 | Cold working of center spar sealing angles outboard of RIB 8 adjacent to pylon attachment fitting. |
| 8. S.B. A300-57-185
révision 1 | Wings - Main skins - Replace bottom skin front spar attachment bolts between RIBS 1 and 6. |
| 9. S.B. A300-57-194
révision 1 | Wings - Front spar - Reduce the possibility of boom cracking at stringer and rimout plate, RIBS 10-11. |

Nota : Les modifications définies par les Bulletins Service des paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus doivent être effectuées aux seuils indiqués par chacun de ces trois Bulletins Service ou dans les 1000 vols suivant le 22 décembre 1990, à la dernière de ces deux échéances, afin de rester en conformité avec l'édition originale de la Consigne de Navigabilité 90-222-116 (B) du 12/12/90, dont certaines prescriptions sont reprises par la Présente Consigne.

Réf. : Bulletins Service d'AIRBUS INDUSTRIE
A300-53-126R8, -146R7, -226R5
A300-57-166R2, -167R1, -168R2, -180R1, -185R1,
-194R1
Airworthiness Directive 90-222-116(B)

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 25 SEPTEMBRE 1993