

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2000-209-310 R1</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>9 novembre 2005</b>	Page : <b>1/2</b>
Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>	
<b>Un aéronef concerné par une consigne de navigabilité ne peut être utilisé qu'en conformité avec les exigences de cette consigne de navigabilité, sauf accord de l'autorité du pays d'immatriculation.</b>				
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : <b>Sans objet</b>		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : <b>2000-209-310 édition originale</b>		
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A310</b>		
Certificat(s) de type n° 72 Fiche(s) de données n° 145				
Chapitre ATA : <b>53</b>	Objet : <b>Tronçon central du fuselage - Inspection des cornières de reprise au niveau du cadre FR 40</b>			

### 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A310 tous modèles certifiés, tous numéros de série à l'exception des avions ayant reçu application du Bulletin Service AIRBUS (BS) A310-53-2119 (modification AIRBUS n° 12776).

### 2. RAISONS :

Des compagnies aériennes ont rapporté des dommages de la structure observés, lors de visites non programmées, sur des cornières de reprise en raccord intrados voilure - peau fuselage, au niveau du cadre FR 40.

L'analyse de ces dommages a révélé que les exigences de maintenance définies pour le SSI 57-10-19 (Structural Significant Item), au titre des ALI A310 (Airworthiness Limitation Items) dans le document MRB A310 (Maintenance Review Board Report) Révision 2, n'étaient pas suffisantes pour détecter à temps les dommages associés à la fatigue.

La Révision 1 de cette consigne de navigabilité (CN) réduit le champ d'application du paragraphe "applicabilité", et introduit une action terminale à l'inspection répétitive requise en 3.2.

### 3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

1) Aux seuils et suivant les instructions définies par le BS A310-53A2111 Révision 01 ou A310-53-2111 Révision 02, effectuer une inspection visuelle détaillée des cornières de reprise.

A la date d'entrée en vigueur (DEV) de cette CN à l'édition originale :

- les avions ayant dépassé le seuil d'inspection défini par le BS A310-53A2111 Révision 01 ou A310-53-2111 Révision 02, mais ayant accumulé moins de 18 000 vols et moins de 53 000 heures de vol, devront être inspectés dans les 700 vols sans toutefois dépasser les 1 200 heures de vol.
- les avions ayant accumulé plus de 18 000 vols ou plus de 53 000 heures de vol devront être inspectés dans les 350 vols sans toutefois dépasser les 600 heures de vol.



- 2) Répéter les inspections aux intervalles définis par le BS A310-53-2111 Révision 02 et appliquer les mesures correctives nécessaires.

**Nota** : Aucune inspection ultérieure n'est requise après application du BS A310-53-2119.

**4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

Bulletins Service AIRBUS :  
A310-53A2111 Révision 01  
A310-53-2111 Révision 02  
A310-53-2119 édition originale  
(Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable).

**5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :**

**Edition originale** : 24 juin 2000  
**Révision 1** : 19 novembre 2005.

**6. REMARQUE :**

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :  
AIRBUS SAS - AIEW - Bureau de Navigabilité - Fax : 33 5 61 93 45 80.

**7. APPROBATION :**

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-6393 du 02 novembre 2005.

**SUPERSEDED**