

# 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 A310 et A300-600

Fixations de la gouverne de direction et de la dérive (ATA 53, 55)

#### APPLICABILITE :

Avions AIRBUS INDUSTRIE A300-600 et A310, tous modèles, équipés de dérive ayant reçu application de la modification 4886.

#### RAISONS :

Lors de son vol de l'aéroport de New York Kennedy vers Saint Domingue, République Dominicaine, un A300-600R s'est écrasé dans la banlieue de New York dans le district du Queens peu après le décollage.

A ce stade, l'enquête a établi que la dérive s'est détachée de l'avion avant l'accident et que la gouverne de direction était séparée de la dérive lorsqu'elle a été retrouvée.

Les raisons et la séquence qui ont pu conduire à cette rupture ne sont pas expliquées pour le moment. Cependant, bien qu'il n'y ait pas, à ce stade, de preuve d'un défaut de l'avion, à titre de précaution, et afin de confirmer le maintien de la navigabilité de la flotte mondiale, la DGAC rend obligatoire une inspection visuelle non répétitive des fixations de la dérive et de la gouverne de direction sur les avions volant avec une dérive dans la configuration post modification 4886.

#### ACTIONS :

Dans les 15 jours suivant la date d'entrée en vigueur de cette Consigne de Navigabilité (CN) accomplir les actions spécifiées ci-dessous.

- (a) Effectuer une inspection visuelle détaillée non répétitive des fixations de la dérive, incluant les pattes de fixation principales et les fixations de charges transverses.

Accéder aux fixations de la dérive en déposant les capotages externes et le couvercle d'accès interne et inspecter les deux côtés des fixations concernées.

En cas de découverte d'un endommagement, avant le prochain vol qui suit cette découverte, réparer selon des procédures réglementaires approuvées par la DGAC.

Si une réparation ou une modification dans les zones des pattes de fixation de la dérive a été effectuée précédemment, l'approbation de cette réparation ou de cette modification doit être obtenue auprès de la DGAC avant le prochain vol qui suit la date d'entrée en vigueur de cette CN.

- (b) Effectuer une inspection visuelle détaillée non répétitive pour détecter un endommagement des fixations d'articulation de la gouverne de profondeur, des pattes de ces articulations et de la fixation du support, sur toutes les articulations de la gouverne de profondeur, et des fixations du support d'articulation des vérins de gouverne de direction.

En cas de découverte d'endommagement, avant le prochain vol qui suit cette découverte, réparer conformément au Structural Repair Manual (SRM) ou conformément à des procédures réglementaires approuvées par la DGAC.

**Nota** : Pour les inspections des paragraphes (a) et (b) : l'endommagement des parties métalliques inclut les rivets, les zones d'usure, les flasques voilés, les criques et la corrosion. L'endommagement des parties composites inclut tout signe de délamination, d'endommagement de surface y compris l'endommagement des fibres.

- (c) Soumettre un rapport des résultats d'inspection (y compris si état néant) dans les 5 jours qui suivent l'exécution de l'inspection à :

AIRBUS INDUSTRIE  
M. Ahmed CHABBOU  
Customer Services  
Fax : 33 561 93 36 14.

**Nota** : L'exécution de l'inspection visuelle non répétitive des fixations de la dérive, comprenant les pattes de fixation principales et les fixations de charges transverses selon les méthodes de la tâche 53.19.32 du MRB AIRBUS applicable est considérée comme un moyen acceptable de conformité à cette CN sur les avions en configuration post modification 4886.

L'exécution de l'inspection visuelle non répétitive des fixations de l'articulation de la gouverne de direction, des pattes d'articulation et des fixations du support, sur toutes les articulations, et des fixations des supports de vérins de gouverne de direction selon les tâches 55.30.16 et 55.40.06 du MRB AIRBUS applicable est considérée comme un moyen acceptable de conformité à cette CN sur les avions en configuration post modification 4886.

---

REF. : A300-600      MRB Report Tâche 53.19.32, 55.30.16, 55.40.06  
          A310            MRB Report Tâche 53.19.32, 55.30.16, 55.40.06.

---

Cette CN a fait l'objet d'une diffusion télégraphique le 16 novembre 2001.

---

**DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :**

**Dès réception de la CN Télégraphique à compter du 16 NOVEMBRE 2001**