

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'incapacité au vol de l'aéronef concerné.

AIRBUS

Avions A300-600

Ferrures d'étanchéité du longeron central attenantes
aux fixations arrière du mât réacteur (ATA 57)

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A300-600, tous modèles certifiés et tous numéros de série, à l'exception des avions ayant reçu application de la modification AIRBUS n° 8608.

2. RAISONS :

Les essais de fatigue développés sur cellule d'essais avaient confirmé des formations de criques sur les ferrures d'étanchéité du longeron central attenantes à la nervure 8 pouvant entraîner la rupture de ces ferrures et la formation de criques sur la peau inférieure de la voilure.

Non contrôlée ni corrigée, cette situation pouvait affecter l'intégrité structurale de l'avion, ce qui avait motivé l'émission de la Consigne de Navigabilité (CN) 91-253-128(B).

Suite aux investigations menées par le constructeur après constat par un opérateur de criques survenues prématurément sur un avion en service, l'application du Bulletin Service AIRBUS (BS) A300-57-6033 (modification n° 8609) est rendue impérative par la présente CN qui remplace la CN 91-253-128(B).

Le but de la Révision 1 de cette CN est de clarifier le texte des paragraphes 3.1. et 3.2. afin de lever toute ambiguïté.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

3.1. Reprise des exigences de la CN 91-253-128(B) R2 : effectuer une inspection et la répéter au seuil, intervalles et selon les méthodes définies par le BS A300-57-6027 Rév. 2 ou ultérieure.

3.2. Sauf si déjà accompli, appliquer les instructions du BS A300-57-6033 (expansion à froid de 9 alésages) avant le prochain vol qui suit la prochaine inspection répétitive exigée au paragraphe 3.1. ci-dessus.

.../...

3.3. Après application du BS A300-57-6033 effectuer, dans les 13 200 vols au plus tard, l'inspection suivant le BS A300-57-6027 Rév. 3 ou ultérieure.

3.4. Ensuite, répéter cette même inspection à des intervalles n'excédant pas 6 000 vols.

Nota : Les valeurs du seuil et intervalle données sont basées sur une durée moyenne des vols de 126 minutes. Des corrections devront être apportées à ces valeurs en fonction de la durée réelle des vols et du nombre de "Touch and Go" effectués, suivant les instructions du BS A300-57-6027 Rév. 3 ou ultérieure.

Solutions alternatives (AMOC)

Les plans de réparation R571 40588 ou R571 40942, une fois appliqués sur avion, sont considérés comme solutions alternatives au BS A300-57-6033. Les paragraphes 3.3. et 3.4. de la présente CN sont par conséquent applicables aux avions concernés par ces réparations.

Réparations R571 50404 et R571 50413

Les opérateurs dont les avions sont concernés par ces réparations doivent se conformer au paragraphe 1.E.(2)(d) du BS A300-57-6027 Rév. 5 afin de définir avec le constructeur AIRBUS si des inspections complémentaires sont requises.

REF. : Bulletins Service AIRBUS :

A300-57-6027 R2

A300-57-6027 R3

A300-57-6027 R5

A300-57-6033

Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable.

Réparations AIRBUS :

R571 40588

R571 40942

R571 50404

R571 50413.

Cette Révision 1 remplace la CN originale 2003-290(B) du 06 août 2003.

DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : 16 AOUT 2003

Révision 1 : 11 OCTOBRE 2003