	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2006-016</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>18 janvier 2006</b>	Page : <b>1/3</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>	
	<p align="center"><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></p>			
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : <b>Sans objet</b>	Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : <b>2003-120 et F-2004-105 annulées par leur Révision 1</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>	Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A300, A300-600 et A300-600ST BELUGA</b>			
Certificat(s) de type n° 72, EASA.A.014 Fiche(s) de données n° 145, EASA.A.014				
Chapitre ATA : <b>53</b>	Objet : <b>Fuselage - Congé supérieur du cadre 47</b>			

### 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A300, A300-600 et A300-600ST BELUGA, tous modèles certifiés et tous numéros de série, à l'exception des avions ayant été réparés suivant les instructions du Bulletin Service AIRBUS (BS) A300-53-0370 ou A300-53-6144 applicable.

### 2. RAISONS :

La présente consigne de navigabilité (CN) est émise afin de détecter et contrôler le développement de criques pouvant affecter l'intégrité structurale du fuselage au cadre 47 ferrure avant.

De nouvelles investigations ont conduit le constructeur à réviser son programme d'inspection en introduisant :

- une redéfinition des valeurs de seuils et d'intervalles,
- les mesures correctives en cas d'événements créant des charges anormales (i.e. atterrissage dur et vol avec turbulences).

Ce nouveau programme d'inspection est rendu obligatoire par la présente CN.


En conséquence, les CN 2003-120 et F-2004-105 qui traitaient du même sujet sont annulées.

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

#### 3.1. Avions A300

**3.1.1.** Avant accumulation de 10 000 vols à compter du premier vol de l'avion, sauf si préalablement accompli, effectuer l'inspection du congé supérieur du cadre 47 ferrure avant côtés gauche et droit du fuselage et accomplir les actions correctives si nécessaire suivant les instructions définies par le BS A300-53-0246 R6.

Les avions préalablement inspectés sans détection de crique doivent être inspectés à la prochaine inspection du BS A300-53-0246 R6 ou dans les 1400 vols suivant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à la dernière de ces deux échéances, sans toutefois dépasser les valeurs d'intervalles préalablement définies dans le BS A300-53-0246 R3 ou R4 ou R5.

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2006-016</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>18 janvier 2006</b>	Page : <b>2/3</b>
--	---	-------------------------	---	----------------------

Les avions déjà inspectés avec détection de crique de longueur inférieure ou égale à 30 mm (1.181 in) doivent être inspectés à la prochaine inspection du BS A300-53-0246 R6 ou dans les 500 vols suivant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à la dernière de ces deux échéances, sans toutefois dépasser les valeurs d'intervalles d'inspection préalablement définies au BS A300-53-0246 R4 ou R5.

**3.1.2.** Selon les résultats de l'inspection précédente, répéter l'inspection suivant les instructions et aux intervalles définis par le BS A300-53-0246 R6.

**3.1.3.** Conditions spécifiques

En cas d'évènements créant des charges anormales, tels que atterrissage dur ou vol avec turbulences excessives, appliquer les instructions du BS A300-53-0246 R6 dans les trois mois qui suivent cet événement.

Si durant la période précitée un autre événement de même nature se produisait et qu'aucune inspection n'ait été déjà accomplie, contacter AIRBUS avant le prochain vol qui suit cet événement.

Les résultats d'inspection quels qu'ils soient, devront être communiqués à AIRBUS.

### **3.2. Avions A300-600**

**3.2.1.** Avant accumulation de 10 000 vols à compter du premier vol de l'avion, sauf si préalablement accompli, effectuer l'inspection du congé supérieur du cadre 47 ferrure avant côtés gauche et droit du fuselage et accomplir les actions correctives si nécessaire suivant les instructions définies par le BS A300-53-6029 R8.

Les avions préalablement inspectés sans détection de crique doivent être inspectés à la prochaine inspection du BS A300-53-6029 R8 ou dans les 1400 vols suivant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à la dernière de ces deux échéances, sans toutefois dépasser les valeurs d'intervalles préalablement définies dans le BS A300-53-6029 R5 ou R6 ou R7.

**3.2.2.** Selon les résultats de l'inspection précédente, répéter l'inspection suivant les instructions et aux intervalles définis par le BS A300-53-6029 R8.

**3.2.3.** Conditions spécifiques

En cas d'évènements créant des charges anormales, tels que atterrissage dur ou vol avec turbulences excessives, appliquer les instructions du BS A300-53-6029 R8 dans les trois mois qui suivent cet événement.

Si durant la période précitée un autre événement de même nature se produisait et qu'aucune inspection n'ait été déjà accomplie, contacter AIRBUS avant le prochain vol qui suit cet événement.


Les résultats d'inspection quels qu'ils soient, devront être communiqués à AIRBUS.

### **3.3. Avions A300-600ST Beluga**

**3.3.1.** Avant accumulation de 10 000 vols à compter du premier vol de l'avion, effectuer l'inspection du congé supérieur du cadre 47 ferrure avant côtés gauche et droit du fuselage et accomplir les actions correctives si nécessaires suivant les instructions définies par le BS A300-53-9014 R1.

Les avions préalablement inspectés en accord avec le BS A300-53-9014 à l'édition originale satisfont aux exigences du paragraphe 3.3.1.

**3.3.2.** Selon les résultats de l'inspection précédente, répéter l'inspection suivant les instructions et aux intervalles définis par le BS A300-53-9014 R1.

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2006-016</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>18 janvier 2006</b>	Page : <b>3/3</b>
--	---	-------------------------	---	----------------------

### 3.3.3. Conditions spécifiques

En cas d'événements créant des charges anormales, tels que atterrissage dur ou vol avec turbulences excessives, appliquer les instructions du BS A300-53-9014 R1 dans les trois mois qui suivent cet événement.

Si durant la période précitée un autre événement de même nature se produisait et qu'aucune inspection n'ait été déjà accomplie, contacter AIRBUS avant le prochain vol qui suit cet événement.

Les résultats d'inspection quels qu'ils soient, devront être communiqués à AIRBUS.

## 4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Bulletins Service AIRBUS :

A300-53-0246 Révision 3 ou Révision 4 ou Révision 5 ou Révision 6

A300-53-6029 Révision 5 ou Révision 6 ou Révision 7 ou Révision 8

A300-53-9014 Edition originale ou Révision 1

A300-53-0370 Edition originale

A300-53-6144 Edition originale

Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable.

## 5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

28 janvier 2006.

## 6. REMARQUE :

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

AIRBUS SAS - EAW - Bureau de Navigabilité - Fax : 33 5 61 93 45 80.

## 7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée sous la référence EASA n° 2006-0007 du 11 janvier 2006.