	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-071</b>		Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>27 avril 2005</b>	Page : <b>1/4</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.		Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.	
<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>F-2004-195 annulée par sa Révision 1</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A330</b>			
Certificat(s) de type n° <b>A.004</b> Fiche(s) de données n° <b>A.004</b>					
Chapitre ATA : <b>57</b>	Objet : <b>Voilure - Inspection de la nervure 6</b>				

### 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A330, tous modèles certifiés, tous numéros de série, ayant reçu l'application de la modification AIRBUS 41114 ou 44599 en production.

### 2. RAISONS :

Le but de cette nouvelle consigne de navigabilité (CN) qui traite du même sujet que la CN F-2004-195 est :

- de remplacer la CN F-2004-195,
- de réduire le seuil d'inspection de la nervure 6,
- de faire référence au Bulletin Service (BS) AIRBUS A330-57-3087 ou à la MOD 53882 (satellite holes cold working plus interference fit fasteners),
- de préciser les exigences d'inspection en cas d'atterrissage dur ou en surcharge.

#### Rappel des raisons données dans la CN F-2004-195 :

Des criques significatives sur l'âme de nervure 6 arrière de l'aile gauche et droite ont été rapportées récemment par un opérateur d'A330.

Les criques sont localisées sur la partie basse de l'ouverture de la nervure 6 arrière entre les longerons 18 et 20 de l'intrados et s'étendent depuis le coin bas de l'ouverture dans la nervure 6 arrière jusqu'au trou d'attache et ensuite dans l'orifice de tuyauterie carburant. La crique s'est développée à travers toute l'épaisseur de la nervure 6.

Une inspection réalisée sur un autre avion de même âge a identifié des criques similaires.

Cette situation, non corrigée, peut conduire à une surcharge des nervures adjacentes et de la structure environnante de l'aile. La propagation de crique dans l'âme de nervure 6 pourrait affecter l'intégrité structurale de l'aile.



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

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée (DEV) en vigueur de la présente CN :

#### 3.1. Pour les avions qui n'ont pas reçu l'application de la Modification AIRBUS 53882 (Wings – Rework Rib 6 and refuel pipe fastener holes) en production :

3.1.1. Sauf si déjà accompli, effectuer les inspections sur la nervure 6 des ailes gauche et droite conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A330-57-3085 Révision 01 :

- Pour les avions qui ont accumulé moins de 8000 vols et moins de 25 000 heures de vol depuis neuf à la DEV de la présente CN :

avant accumulation de 8 000 vols ou 25 000 heures de vol, à la première échéance atteinte, ou, avant le 31 décembre 2005,

à la dernière échéance atteinte.

- Pour les avions qui ont accumulé plus de 8 000 vols ou plus de 25 000 heures de vol depuis neuf à la DEV de la présente CN :

avant accumulation de 10 000 vols ou 30 000 heures de vol, à la première échéance atteinte, mais au plus tard le 31 décembre 2005.

#### Rappel des exigences de la CN F-2004-195 :

- Pour les avions qui ont accumulé plus de 10 000 vols ou plus de 30 000 heures de vol depuis neuf au 22 décembre 2004 (DEV de la CN F-2004-195), au plus tard le 31 mars 2005.

**Nota 1 :** Aucune inspection supplémentaire immédiate n'est requise pour les avions déjà inspectés conformément aux instructions données dans l'AOT (All Operator Telex) AIRBUS A330-57A3085 et sur lesquels aucune crique n'a été détectée.

**Nota 2 :** Le seuil d'inspection requis pour les avions sur lesquels le BS AIRBUS A330-57-3087 a été effectué, doit être calculé à partir de l'application du BS AIRBUS A330-57-3087 tel que mentionné dans le logigramme d'inspection Figure 4 Feuille 1 du BS AIRBUS A330-57-3085 Révision 01 et dépend de la variante de masse de l'avion (voir § 3.1.2).

3.1.2. Si aucune crique n'est détectée après les inspections effectuées conformément aux instructions de l'AOT AIRBUS A330-57A3085 ou du BS AIRBUS A330-57-3085 Révision 01 :


- Pour les avions qui n'ont pas reçu l'application du BS AIRBUS A330-57-3087 en service (Wings - Rework Rib 6 and refuel pipe fastener holes) :

Répéter les inspections définies dans le BS AIRBUS A330-57-3085 Révision 01 à des intervalles ne dépassant pas 8 000 vols ou 25 000 heures de vols suivant la dernière inspection, première échéance atteinte et appliquer si nécessaire les actions correctives définies au § 3.1.3 de cette CN.

- Pour les avions qui ont reçu l'application du BS AIRBUS A330-57-3087 en service (Wings - Rework Rib 6 and refuel pipe fastener holes):

- Effectuer les inspections définies dans le BS AIRBUS A330-57-3085 Révision 01 au prochain seuil dont la valeur est mentionnée dans le logigramme d'inspection Figure 4 Feuille 1 de ce BS, et appliquer si nécessaire les actions correctives définies au § 3.1.3 de cette CN.

- puis, répéter ces inspections à des intervalles ne dépassant pas 8000 vols ou 25 000 heures de vol, à la première échéance atteinte et appliquer si nécessaire les actions correctives définies au § 3.1.3 de cette CN.

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-071</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>27 avril 2005</b>	Page : <b>3/4</b>
--	---	-------------------------	---	----------------------

**3.1.3.** Dans le cas où une crique ou dommage est détecté :

- contacter AIRBUS pour obtenir une solution de réparation avant le prochain vol.
- Après réparation, contacter AIRBUS pour obtenir les seuils et intervalles ultérieurs associés au programme d'inspection spécifique.

**3.2. Pour les avions qui ont reçu l'application de la Modification AIRBUS 53882 (Wings - Rework Rib 6 and refuel pipe fastener holes) en production :**

**3.2.1.** Effectuer les inspections définies dans le BS AIRBUS A330-57-3085 Révision 01 au seuil dont la valeur est mentionnée dans le logigramme d'inspection Figure 4 Feuille 1 de ce BS, et appliquer si nécessaire les actions correctives définies au § 3.2.3 de cette CN.

**3.2.2.** Répéter ces inspections à des intervalles ne dépassant pas 8 000 vols ou 25 000 heures de vol, à la première échéance atteinte et appliquer si nécessaire les actions correctives définies au § 3.2.3 de cette CN.

**3.2.3.** Dans le cas où une crique ou dommage est détecté :

- contacter AIRBUS pour obtenir une solution de réparation avant le prochain vol.
- Après réparation, contacter AIRBUS pour obtenir les seuils et intervalles ultérieurs associés au programme d'inspection spécifique.

**3.3. Cas d'un atterrissage dur ou en surcharge :**

Pour les avions ayant accumulé plus de 8 000 vols ou 25 000 heures de vol dont au moins une nervure 6 n'est ni réparée conformément au § 3.1.3 ou 3.2.3 de cette CN, ni modifiée conformément au BS AIRBUS A330-57-3087, effectuer les inspections suivantes sur l'aile ou les ailes ni réparée(s) ni modifiée(s), en cas d'atterrissage dur ou en surcharge rapporté par l'équipage de conduite :

**3.3.1.** Avant le prochain vol, en supplément de l'inspection visuelle de l'AMM 05-51-11, effectuer une inspection visuelle détaillée (DVI) à l'extérieur de l'aile sur le revêtement de l'intrados conformément aux instructions du document AIRBUS Technical Disposition TD/J1/S3/00608/2005. Contacter AIRBUS pour obtenir ce document.

**3.3.2.** Si aucun dommage n'est détecté après l'inspection de l'AMM et l'inspection DVI, avant accumulation de 10 vols après cette inspection DVI, effectuer une inspection par ultrasons (USI) à l'extérieur de l'aile sur le revêtement de l'intrados conformément aux instructions du document AIRBUS Technical Disposition TD/J1/S3/00608/2005. Contacter AIRBUS pour obtenir ce document.

**3.3.3.** Dans le cas où un dommage est détecté après l'inspection de l'AMM ou l'inspection DVI ou l'inspection USI, contacter AIRBUS avant le prochain vol pour obtenir des instructions.

**Nota 3 :** La définition d'un atterrissage dur ou en surcharge peut être trouvée dans l'AMM Chapitre 05-51-11.

#### **4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

All Operator Telex AIRBUS A330-57A3085 daté du 15 décembre 2004  
Bulletin Service AIRBUS A330-57-3085 Révision 01  
Bulletin Service AIRBUS A330-57-3087  
(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable)  
AIRBUS Technical Disposition TD/J1/S3/00608/2005.



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

07 mai 2005.

**6. REMARQUE :**

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

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

**7. APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-3633 du 20 avril 2005.

**SUPERSEDED**