	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-048		Diffusion : B	Date d'émission : 11 mai 2005	Page : 1/2
	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.	
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.					
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : Sans objet		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : UF-2005-048			
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A310 et A300-600			
Certificat(s) de type n° 72 Fiche(s) de données n° 145					
Chapitre ATA : 55	Objet : Empennages - Gouverne de direction en fibres de carbone renforcées (CFRP)				

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A310 et A300-600, tous modèles certifiés, tous numéros de série équipés de gouverne de direction en CFRP de référence (PN) des séries A55471500

et

toute gouverne de direction en rechange des séries PN A55471500.

Nota 1 : la gouverne de direction en CFRP PN A55471500 correspond à une configuration pré modification 8827.

Note 2 : la gouverne de direction en CFRP PN A55471500 a été installée en production exclusivement sur les A300-600 du numéros de série (MSN) 0252 au MSN 717 inclus et sur les A310 du MSN 0162 au 0689 inclus.


2. RAISONS :

En vol depuis l'aéroport de Varadero (Cuba) vers Quebec (Canada), un A310 a perdu la majorité de la structure de la gouverne de direction en altitude de croisière. Après un atterrissage en sécurité, l'inspection a montré que la portion du longeron avant de la gouverne de direction, située entre les trois actionneurs de servocommande et le bras d'articulation bas au niveau de la nervure zéro, est restée sur avion alors que le reste de la gouverne de direction a été perdu.

L'avion avait accumulé 13 444 vols/49 224 heures de vol.

Les circonstances et les causes qui ont conduit à cette rupture sont toujours sous investigation. La perte de la gouverne de direction conduit à la dégradation des qualités de vol et réduit la contrôlabilité de l'avion sous certaines conditions telles que les atterrissages avec vent de travers et le vol avec un moteur inopérent.

Le but de cette consigne de navigabilité (CN) est de vérifier l'intégrité structurale de la gouverne de direction et ses attaches au moyen d'une inspection unique (inspection visuelle générale, inspection visuelle détaillée et inspection "tap test") comme action préventive.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-048	Diffusion : B	Date d'émission : 11 mai 2005	Page : 2/2
--	---	-------------------------	---	----------------------

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

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

Dans les 550 heures de vol ou dans les trois mois qui suivent la DEV de cette CN, à la première échéance atteinte, effectuer l'inspection et appliquer, si nécessaire, les mesures correctives conformément aux instructions spécifiées dans les paragraphes 4.2.1 à 4.2.3 du All Operator Telex (AOT) AIRBUS A310 55A2035 ou A300-600 55A6035.

Toute application de l'une des inspections spécifiées dans le paragraphe 4.2.2. des AOT mentionnés ci-dessus, effectuée dans les 18 mois qui précèdent la DEV de cette CN, constitue un moyen acceptable de conformité à l'inspection correspondante exigée dans le paragraphe 4.2.2. de ces AOT, à condition que les résultats d'inspection soient rapportés à AIRBUS.

Dans le cas où une anomalie est découverte dans les panneaux latéraux de la gouverne de direction, se référer au service «Structure Engineering Customer Support» d'AIRBUS pour obtenir une solution de réparation approuvée avant le prochain vol.

Si les dommages, occasionnés aux attaches de la gouverne de direction, sont en dehors des limites du Structural Repair Manual (SRM), se référer au service «Structure Engineering Customer Support» d'AIRBUS pour obtenir une solution de réparation approuvée avant le prochain vol.

Les résultats d'inspection quels qu'ils soient doivent être transmis à AIRBUS dans les 10 jours qui suivent l'application de toutes les inspections définies dans les sections 4.2.1 à 4.2.3 des AOT, en utilisant la feuille de rapport TD 943.0267/05 édition A datée du 16 mars 2005.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

All Operator Telex (AOT) AIRBUS A310 55A2035 daté du 17 mars 2005
All Operator Telex (AOT) AIRBUS A300-600 55A6035 daté du 17 mars 2005.

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

Dès réception de la CN Urgente UF-2005-048 émise le 18 mars 2005.

6. REMARQUE :

Cette CN a fait l'objet d'une diffusion urgente le 18 mars 2005.

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

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

7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-2508 du 18 mars 2005.