

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-093 R1	Diffusion : B	Date d'émission : 3 août 2005	Page : 1/3
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>	
	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) : F-2005-093 édition originale		
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A300		
Certificat(s) de type n° 72 Fiche(s) de données n° 145				
Chapitre ATA : 53	Objet : Fuselage - Inspection de la cloison pressurisée arrière			

1. APPLICABILITE :

Avions des séries AIRBUS A300 (à l'exception des séries A300-600) tous modèles certifiés, tous numéros de série.

2. RAISONS :

La consigne de navigabilité (CN) 89-068-093 avait été éditée à l'édition originale puis révisée (Révision 1) afin de prévenir le risque de corrosion et le développement de crique dans la zone de cloison pressurisée arrière, susceptibles d'affecter l'intégrité structurale du fuselage et de provoquer une décompression rapide de la cabine.

La Révision 2 de la CN F-1989-068-093 avait été diffusée afin d'informer les opérateurs de la suppression du paragraphe A de la Révision 1, transféré dans la CN F-2004-193 toujours en vigueur.

La présente CN à l'édition originale reprenait toutes les exigences de la CN F-1989-068-093 R2 et réduisait l'intervalle d'inspection répétitive impérative de la traversée étanche de prélèvement d'air APU traité par la Révision 2 du Bulletin Service AIRBUS (BS) A300-53-0218.

[...].

But de la révision 1 de cette CN :

A son édition originale, la présente CN n'a pas pris en compte la mise à jour complète du contenu du BS A300-53-0218 à sa révision 2. Par conséquent et afin de clarifier cette situation, certains points du paragraphe 3 ci-dessous sont révisés en accord avec la révision 2 du BS A300-53-0218.

3. ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION :

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

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-093 R1	Diffusion : B	Date d'émission : 3 août 2005	Page : 2/3
--	--	-------------------------	---	----------------------

Inspection des traversées étanches, des cornières de fixation et de la zone circonférentielle de la partie supérieure de la cloison pressurisée arrière :

Dans le but de prévenir le risque de corrosion et le développement de criques dans la zone circonférentielle supérieure, les cornières de fixation et les traversées étanches, effectuer le programme d'inspection conformément aux instructions du BS A300-53-0218 Rév. 2, dans les délais et conditions suivants :

1/ Inspecter la partie supérieure de la cloison pressurisée arrière, les cornières de fixation et toutes les traversées étanches avant accumulation de 24 000 vols depuis le premier vol, en procédant comme indiqué au paragraphe 3B du BS A300-53-0218 Rév. 2.

[...]

a/ Pour les avions ayant accumulé entre 22 000 et 26 000 vols depuis neuf au 19 avril 1989, DEV de la CN 89-068-093 à l'édition originale, les inspections sont à effectuer dans un délai de 2 000 vols à compter du 19 avril 1989.

b/ Pour les avions ayant accumulé plus de 26 000 vols depuis neuf au 19 avril 1989, DEV de la CN 89-068-093 à l'édition originale, les inspections sont à effectuer dans les 1 000 vols à compter du 19 avril 1989.

[...]

2/ Pour la partie supérieure de la zone circonférentielle et dans le cas où aucune indication de corrosion ou de criques n'a été découverte, répéter par la suite cette inspection à des intervalles n'excédant pas 8 000 vols.

3/ Pour toutes les traversées étanches, exceptées les traversées destinées au prélèvement d'air APU et dans le cas où aucune indication de corrosion ou de criques n'a été découverte, répéter par la suite cette inspection à des intervalles n'excédant pas 6 000 vols.

4/ Pour la traversée étanche de prélèvement d'air APU et dans le cas où aucune indication de corrosion ou de criques n'a été découverte, répéter par la suite cette inspection à des intervalles n'excédant pas 6 000 vols.

Si la dernière inspection réalisée dépasse les 6 000 vols à la DEV de cette CN à l'édition originale, effectuer l'inspection au plus tard dans les 2 000 vols qui suivent la DEV de cette CN sans toutefois excéder les 12 000 vols initialement requis par le BS A300-53-0218 Rév. 1.

5/ En cas de découverte de corrosion ou de criques lors des inspections prescrites par les paragraphes 1/, 2/, 3/, 4/, ci-dessus appliquer les actions correctives correspondantes dans les délais imposés, conformément au paragraphe 3B, la figure 1 et la table 1 du BS A300-53-0218 Rév. 2.

Nota : sauf indications contraires du BS A300-53-0218 Rév. 2 ces actions correctives sont à appliquer avant prochain vol.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

Bulletin Service AIRBUS A300-53-0218 Révision 2
Toute révision ultérieure approuvée de ce BS est acceptable.

5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : 18 juin 2005
Révision 1 : Dès réception à compter du 03 août 2005.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-093 R1	Diffusion : B	Date d'émission : 3 août 2005	Page : 3/3
--	--	-------------------------	---	----------------------

6. REMARQUE :

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 Révision de CN est approuvée sous la référence AESA n° 2005-6111 du 27 juillet 2005.