

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-084 R1	Diffusion : B	Date d'émission : 17 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-2005-084 édition originale		
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS		Type(s) de matériel(s) : Avions A300, A310 et A300-600		
Certificat(s) de type n° 72 Fiche(s) de données n° 145				
Chapitre ATA : 53	Objet : Inspection des raidisseurs poutre plancher/fuselage au cadre 12A			

1. APPLICABILITE :

Avions des séries AIRBUS A300, A310 et A300-600 tous modèles certifiés, tous numéros de série, à l'exception des avions ayant reçu en production l'application de la modification AIRBUS n° 12662 ou modifiés en exploitation selon le Bulletin Service AIRBUS (BS) A300-53-0364 édition originale ou Révision 1 ou Révision 2 ou A310-53-2116 édition originale ou Révision 1 ou Révision 2 ou A300-53-6137 édition originale ou Révision 1 ou Révision 2 ou Révision 3.

2. RAISONS :

Des criques ont été observées sur la ferrure d'attache supérieure du raidisseur sur la poutre de plancher au cadre 12A, côtés droit et gauche du fuselage.

Il s'agit d'un effet combiné de la pressurisation cabine et d'une flexion induite par un effet thermique qui engendre un effort longitudinal dans la poutre de plancher provoquant un niveau de fatigue élevé de la ferrure.

Cette situation, non corrigée, peut conduire à la rupture complète de la ferrure et, en conséquence, affecter l'intégrité structurale du plancher et des bielles de la zone environnante.

La révision 1 de cette consigne de navigabilité (CN) vise à étendre la période de grâce aux avions approchant du seuil d'inspection.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Sauf si déjà accompli, les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur (DEV) de cette CN à l'édition originale :

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-084 R1	Diffusion : B	Date d'émission : 17 août 2005	Page : 2/3
--	--	-------------------------	--	----------------------

3.1. Avant accumulation du nombre de vols et selon la configuration de l'avion définis au paragraphe 1.E.(2) du BS applicable A300-53-0365 Révision 1 ou A310-53-2117 Révision 1 ou A300-53-6138 Révision 1,

ou

- dans les 2 500 cycles de vol (FC) suivant la DEV de cette CN à l'édition originale pour les avions des séries A300B2-100, A300B2-200 et A300B2-300,
- dans les 2 000 FC suivant la date DEV de cette CN à l'édition originale pour les avions série A300B4-100, A300B4-200, A300F4-200 et A300C4-200, ainsi que pour les avions A310 et A300-600, tous modèles certifiés,

à la dernière de ces deux échéances atteintes

effectuer une inspection par Courants de Foucault (HFEC) de la ferrure du raidisseur côtés droit et gauche du fuselage au cadre 12A suivant les instructions du BS précité applicable.

A la DEV de cette CN à l'édition originale, les avions déjà inspectés suivant les instructions des BS précités à leur édition originale ne sont pas concernés par les exigences du paragraphe 3.1.

3.2. Appliquer les mesures correctives décrites dans l'organigramme (figure 2) du BS applicable A300-53-0365 Révision 1 ou A310-53-2117 Révision 1 ou A300-53-6138 Révision 1 en respectant les délais d'application requis en fonction de la longueur des criques détectées.

A la DEV de cette CN à l'édition originale et si concernés les avions ayant accompli les mesures correctives suivant les instructions du BS applicable A300-53-0365 édition originale ou A310-53-2117 édition originale ou A300-53-6138 édition originale ne sont pas concernés par les exigences du paragraphe 3.2.

3.3. Si aucune crique n'est détectée au titre de l'inspection du paragraphe 3.1 ou au titre de l'application des BS précités à l'édition originale, renouveler l'inspection par Courants de Foucault (HFEC) aux intervalles et suivant les instructions du BS applicable A300-53-0365 Révision 1 ou A310-53-2117 Révision 1 ou A300-53-6138 Révision 1.

3.4. Rapporter à AIRBUS les résultats d'inspection quels qu'ils soient.

Nota : l'application du BS applicable A300-53-0364 édition originale ou Révision 1 ou Révision 2 ou A310-53-2116 édition originale ou Révision 1 ou Révision 2 ou A300-53-6137 édition originale ou Révision 1 ou Révision 2 ou Révision 3 rend caduques les exigences de la présente CN.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Bulletins Service AIRBUS :

A300-53-0365 édition originale ou Révision 1

A300-53-6138 édition originale ou Révision 1

A310-53-2117 édition originale ou Révision 1

A300-53-0364 édition originale ou Révision 1 ou Révision 2

A300-53-6137 édition originale ou Révision 1 ou Révision 2 ou Révision 3

A310-53-2116 édition originale ou Révision 1 ou Révision 2.

Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable.

5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : 04 juin 2005

Révision 1 : Dès réception à compter du 17 août 2005.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-084 R1	Diffusion : B	Date d'émission : 17 août 2005	Page : 3/3
--	--	-------------------------	--	----------------------

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 Révision de CN est approuvée sous la référence AESA n° 2005-6142 du 09 août 2005.