

 Direction générale de l'aviation civile France  Edition du GSAC	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b>  <b>N° F-2003-434</b>	Diffusion :  <b>B</b>	Date d'émission :  <b>10 décembre 2003</b>	Page :  <b>1/3</b>
	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC : <input checked="" type="checkbox"/> pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné. <input type="checkbox"/> en tant qu'autorité du pays d'immatriculation des aéronefs concernés.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais.</i>  <i>Le texte français constitue la référence.</i>	
<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>2000-257-149, annulée par sa révision 1</b>		
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A319, A320 et A321</b>		
Certificat(s) de type n° 180 Fiche(s) de données n° 180				
Chapitre(s) ATA :  <b>32, 52</b>	Objet : <b>Trains d'atterrissage principaux - Inspection des ferrures de verins de portes</b>			

## 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A319, A320 et A321 tous modèles certifiés, tous numéros de séries équipés de ferrures de portes de trains d'atterrissage principaux de référence (PN) D52880224 00/001 ou D52880235 00/001.

**Nota :** Aucune action n'est requise par cette consigne de navigabilité (CN) sur les avions sur lesquels aucune porte d'atterrissage principal n'a été remplacée depuis l'application de la modification AIRBUS 24903 ou 25372 en production ou du Bulletin Service AIRBUS (BS) A320-52-1073 à l'édition originale ou aux Révisions 1, 2, 3 ou 4 en exploitation.

## 2. RAISONS :

L'équipage d'un avion A320 s'est trouvé dans l'incapacité de fermer une des portes du train d'atterrissage principal, en raison de la cassure de la ferrure du vérin de relevage au niveau de la porte de train d'atterrissage. Cette porte étant maintenue uniquement par deux charnières d'articulations, peut, sous certaines conditions, se détacher de l'avion et causer des dommages sur l'avion et/ou sur les personnes et territoires survolés.

La CN 1999-243-133 R1, traitant du même sujet, décrivait une inspection des ferrures de portes de trains d'atterrissage principaux afin d'y détecter des fissures et de vérifier le sens d'alignement des grains du matériau sur une série d'avions.

La CN 2000-257-149 qui a remplacé la CN 1999-243-133 annulée, exigeait une inspection dans la partie basse des ferrures de portes de trains d'atterrissage principaux, au niveau du renforcement.

Des investigations supplémentaires ont révélé que des criques pouvaient aussi apparaître dans la partie haute des ferrures, au niveau de la charnière.

La CN 2000-257-149 est remplacée par la présente CN qui rend obligatoire une inspection supplémentaire décrite dans le BS A320-52-1096 R1.

	<p align="center"><b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2003-434</b></p>	<p>Diffusion : <b>B</b></p>	<p>Date d'émission : <b>10 décembre 2003</b></p>	<p>Page : <b>2/3</b></p>
---	--	---------------------------------	--	------------------------------

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

**3.1.** Pour les avions équipés de ferrure PN D52880224 00/001, installées à l'origine sur les portes de train d'atterrissage principal suivantes :

- portes train d'atterrissage gauche de numéro de série (SN) : 1206 à 1237, 1239 à 1247, 1249 à 1251
- portes train d'atterrissage droit de SN : 1208 à 1239, 1241 à 1249 et 1251,

dans les 500 heures de vol à compter de la dernière inspection réalisée suivant le BS A320-52A1086 R1 rendu obligatoire par la CN 2000-257-149, réaliser l'inspection HFEC (inspection par Courant de Foucault - Haute Fréquence) suivant les instructions du BS A320-52A1086 R1.

**3.1.1.** Si aucune crique n'est détectée, soit :

**3.1.1.1.** Réaliser, suivant les instructions du BS A320-52A1086 R1, l'inspection LFEC (inspection par Courant de Foucault - Basse Fréquence) afin de déterminer le sens d'alignement des grains du matériau des ferrures des portes de train d'atterrissage principal :

- Si le sens d'alignement des grains du matériau de la ferrure est correct, alors se reporter au paragraphe 3.2.
- Sinon, se reporter au paragraphe 3.1.1.2 ou 3.1.1.3.

ou

**3.1.1.2.** Renouveler au plus tard toutes les 500 heures de vol, à compter de l'inspection définie au paragraphe 3.1., l'inspection HFEC requise dans le BS A320-52A1086 R1. Si une crique est détectée, se reporter aux actions requises au paragraphe 3.1.2. de la présente CN.

ou

**3.1.1.3.** Appliquer le BS A320-52-1073 R4. La conformité à cette CN est alors démontrée et aucune action supplémentaire n'est requise.

**3.1.2.** Si une crique est détectée, appliquer le BS A320-52-1073 R4 dans les délais indiqués dans le BS A320-52A1086 R1. La conformité à cette CN est alors démontrée et aucune action supplémentaire n'est requise.

**3.2.** Pour tous les avions :

Dans les 400 cycles à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente CN ou avant accumulation de 9000 cycles, à la dernière de ces deux échéances, réaliser l'inspection HFEC au niveau du renforcement et au niveau de la charnière en suivant les instructions définies dans le BS A320-52-1096 R1.

**3.2.1.** Si aucune crique n'est détectée, soit :

**3.2.1.1.** Renouveler au plus tard tous les 800 cycles à compter de la première inspection, l'inspection HFEC suivant les instructions du BS A320-52-1096 R1. Si une crique est détectée, se reporter aux actions requises au paragraphe 3.2.2 de la présente CN.

ou

**3.2.1.2.** Appliquer le BS A320-52-1073 R4. La conformité à cette CN est alors démontrée et aucune action supplémentaire n'est requise.

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2003-434</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>10 décembre 2003</b>	Page : <b>3/3</b>
--	---	-------------------------	--	----------------------

**3.2.2.** Si une crique est détectée, au niveau du renforcement ou au niveau de la charnière, appliquer le BS A320-52-1073 R4 dans le délai indiqué dans le BS A320-52-1096 R1.

Si des criques sont présentes dans les deux zones, au niveau du renforcement et au niveau de la charnière, remplacer la ferrure dans le délai indiqué dans le BS A320-52-1096 R1.

Une fois le BS A320-52-1073 R4 appliqué, la conformité à cette CN est démontrée et aucune action supplémentaire n'est alors requise.

**4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

Bulletin Service AIRBUS A320-52A1086 Révision 1  
Bulletin Service AIRBUS A320-52-1096 Révision 1  
Bulletin Service AIRBUS A320-52-1073 Révision 4  
(ou toutes révisions ultérieures approuvées).

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

20 décembre 2003

**6. REMARQUE :**

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

AIRBUS – Bureau de Navigabilité - EAS - Fax 33 5 61 93 44 51

**7. APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 1436 du 02 décembre 2003.