


| | | | | |
|--|--|---|--|----------------------|
|  | CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2004-189 R1 | Diffusion : B | Date d'émission : 5 janvier 2005 | Page : 1/4 |
| | 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> | | |
| Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC | 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-2004-189 édition originale | | | |
| Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS SAS | Type(s) de matériel(s) : Avions A319, A320 et A321 | | | |
| Certificat(s) de type n° 180 Fiche(s) de données n° 180 | | | | |
| Chapitre ATA : 53 | Objet : Ferrure de vérin de porte du train d'atterrissage principal au niveau de la poutre centrale | | | |

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A319, A320 et A321 tous modèles certifiés, tous numéros de série (MSN), à l'exception des avions ayant reçu application de la modification AIRBUS 30355 (ou 31362 en production ou du Bulletin Service AIRBUS (BS) A320-53-1158 en exploitation).

2. RAISONS :

2.1. Ferrures de vérin de portes du train d'atterrissage principal :

L'équipage d'un avion AIRBUS A320 s'est trouvé dans l'incapacité de fermer une des portes du train d'atterrissage principal.

Les ferrures du vérin de la porte du train d'atterrissage principal et la bride supérieure de raccordement sur la poutre principale ont été retrouvées arrachées. Ceci peut conduire à la perte de la porte de train d'atterrissage principal et causer des dommages à l'avion et/ou aux personnes survolées.

La consigne de navigabilité (CN) 2000-521-160, qui traitait du même sujet, rendait obligatoire l'inspection des ferrures de vérin de portes du train d'atterrissage principal.

La présente CN reprend les exigences de la CN 2000-521-160, qui est annulée, et introduit de nouvelles exigences pour l'inspection des ferrures de vérin de portes du train d'atterrissage principal.

2.2. Poutre centrale :

Dans le cadre des inspections des ferrures de portes de train d'atterrissage principal, des criques ont été détectées dans la poutre centrale. Des études ont montré que ces criques étaient initiées dans la poutre centrale, au niveau de l'attache supérieure de la ferrure de la porte de train.

La présente CN rend obligatoire l'inspection des trous supérieurs de la fixation de la ferrure de la porte du train d'atterrissage sur la poutre centrale.



Raison de la Révision 1 :

La révision 1 de cette CN vise à clarifier les paragraphes A.1.2.1 et B.1 ainsi qu'à modifier la liste des avions concernés par le paragraphe B.1.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

A. Ferrures de vérin de portes du train d'atterrissage principal :

A.1. Avions qui n'ont pas reçu application de la modification AIRBUS 26720 ou 26721 en production ou du BS A320-53-1140 Révision 2 en service :

A.1.1. Avions qui n'ont pas reçu application du BS A320-53-1140 édition originale ou Révision 1 :

A.1.1.1. Avant accumulation de 8 000 vols depuis le premier vol ou depuis le remplacement de la ferrure et de la bride horizontale de raccordement ou dans les 500 vols à compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN à l'édition originale, à la dernière de ces trois échéances, effectuer l'inspection par courants de Foucault ou par ultrasons des brides verticales et des brides horizontales de raccordement des ferrures de portes du train d'atterrissage principal, et appliquer les actions correctives nécessaires suivant les instructions du BS A320-53A1135 Révision 3.

Les avions qui ont déjà été inspectés par le BS A320-53A1135 Révision 1 ou 2 répondent aux exigences du paragraphe A.1.1.1. de cette CN.

A.1.1.2. Répéter l'inspection définie au paragraphe A.1.1.1. et appliquer les actions correctives nécessaires aux intervalles et suivant les instructions du BS A320-53A1135 Révision 3.

L'application du BS A320-53-1140 Révision 2 rend caduques les exigences des paragraphes A.1.1.1. et A.1.1.2. de cette CN.

A.1.2. Avions qui ont reçu application du BS A320-53-1140 édition originale ou Révision 1 :

A.1.2.1. Avant accumulation de 12 000 vols depuis accomplissement du BS A320-53-1140 Rév. 00 ou 01 ou dans les 500 vols suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN à l'édition originale, à la dernière des deux échéances, effectuer l'inspection par courants de Foucault des brides horizontales de raccordement des ferrures de portes du train d'atterrissage principal, et appliquer les actions correctives nécessaires suivant les instructions du BS A320-53A1135 Révision 3.

Les avions qui ont déjà été inspectés par le BS A320-53A1135 Révision 1 ou 2 répondent aux exigences du paragraphe A.1.2.1. de cette CN.

A.1.2.2. Répéter l'inspection définie au paragraphe A.1.2.1. à des intervalles n'excédant pas 5 000 vols et appliquer les actions correctives nécessaires suivant les instructions du BS A320-53A1135 Révision 3.

L'application du BS A320-53-1140 Révision 2 rend caduques les exigences des paragraphes A.1.2.1. et A.1.2.2. de cette CN.

A.2. Avions ayant reçu application de la modification AIRBUS 26720 ou 26721 en production, à l'exception des avions ayant reçu application de la modification AIRBUS 28812 ou 28813 en production ou du BS A320-53-1148 en service :

A.2.1. Avant accumulation de 12 000 vols depuis le premier vol ou dans les 500 vols suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN à l'édition originale, à la dernière des deux échéances, effectuer l'inspection par courants de Foucault des quatre trous de fixation de la bride horizontale de raccordement de ferrures de portes du train d'atterrissage principal, et appliquer les actions correctives nécessaires suivant les instructions du BS A320-53-1149.



A.2.2. Répéter l'inspection définie au paragraphe A.2.1. à des intervalles n'excédant pas 5 000 vols et appliquer les actions correctives nécessaires suivant les instructions du BS A320-53-1149.

L'application du BS A320-53-1148 rend caduques les exigences des paragraphes A.2.1. et A.2.2. de cette CN.

B. Poutre centrale :**B.1. Avions A320 et A321, MSN 2, 4, 26, 53, 76, 103, 194, 387, 412, 468, 473, 474, 514, 520, 706 et 755 :**

Ces avions ont reçu une réparation spécifique sur la poutre centrale au niveau de la fixation supérieure des brides verticales de ferrures de portes du train d'atterrissage principal. Le BS inspection A320-53-1160 ne peut pas être appliqué sur les trous réparés mais reste applicable sur les trous non réparés.

Pour le ou les trous réparés, avant le 18 février 2005, contacter Airbus pour les actions futures.

Pour le ou les trous non réparés, appliquer les actions du paragraphe B.2., B.3., B.4. ou B.5. ci-dessous, en fonction de la configuration avion.

B.2. Avions A319 et A320 qui n'ont pas reçu application de la modification AIRBUS 26720 ou 26721 en production ou du BS A320-53-1140 en service et qui sont inspectés en A.1. par la méthode ultrasons du BS A320-53A1135 Révision 3 :

B.2.1. Avant accumulation de 8 000 vols depuis le premier vol ou dans les 3 500 vols suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN à l'édition originale, à la dernière des deux échéances, effectuer l'inspection par courants de Foucault des trous supérieurs des brides verticales de ferrures de portes du train d'atterrissage principal, et appliquer les actions correctives nécessaires suivant les instructions du BS A320-53-1160.

B.2.2. Répéter l'inspection définie au paragraphe B.2.1. à des intervalles n'excédant pas 6 000 vols et appliquer les actions correctives nécessaires, suivant les instructions du BS A320-53-1160.

L'application du BS A320-53-1158 rend caduques les exigences des paragraphes B.2.1. et B.2.2. de cette CN.

Nota : Les exigences du paragraphe B.2. ci-dessus ne s'appliquent pas aux avions qui sont inspectés par la méthode aux courants de Foucault du BS A320-53A1135, toute révision approuvée, définie au paragraphe A.1.1 de cette CN.


B.3. Avions A321 qui n'ont pas reçu application de la modification AIRBUS 26720 ou 26721 en production, ou du BS A320-53-1140 en service et qui sont inspectés en A.1. par la méthode ultrasons du BS A320-53A1135 Révision 3 :

B.3.1. Avant accumulation de 8 000 vols depuis le premier vol ou dans les 500 vols suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN à l'édition originale, à la dernière des deux échéances, effectuer l'inspection par courants de Foucault des trous supérieurs des brides verticales de ferrures de portes du train d'atterrissage principal, et appliquer les actions correctives nécessaires suivant les instructions du BS A320-53-1160.

B.3.2. Répéter l'inspection définie au paragraphe B.3.1. à des intervalles n'excédant pas 4 000 vols et appliquer les actions correctives nécessaires, suivant les instructions du BS A320-53-1160.

L'application du BS A320-53-1158 rend caduques les exigences des paragraphes B.3.1. et B.3.2. de cette CN.

Nota : Les exigences du paragraphe B.3. ci-dessus ne s'appliquent pas aux avions qui sont inspectés par la méthode courant de Foucault du BS A320-53A1135, toute révision approuvée, définie au paragraphe A.1.1 de cette CN.

| | | | | |
|--|---------------------------------|-------------|-----------------------|------------|
|  | CONSIGNE DE NAVIGABILITE | Diffusion : | Date d'émission : | Page : |
| | N° F-2004-189 R1 | B | 5 janvier 2005 | 4/4 |

B.4. Avions ayant reçu application de la modification AIRBUS 26720 ou 26721 en production :

B.4.1. Avant accumulation de 12 000 vols depuis le premier vol ou dans les 3500 vols suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN à l'édition originale, à la dernière des deux échéances, effectuer l'inspection par courants de Foucault des trous supérieurs des brides verticales de ferrures de portes du train d'atterrissage principal, et appliquer les actions correctives nécessaires suivant les instructions du BS A320-53-1160.

B.4.2. Répéter l'inspection définie au paragraphe B.4.1. à des intervalles n'excédant pas 7000 vols et appliquer les actions correctives nécessaires, suivant les instructions du BS A320-53-1160.

L'application du BS A320-53-1158 rend caduques les exigences des paragraphes B.4.1. et B.4.2. de cette CN.

B.5. Avions ayant reçu application du BS AIRBUS A320-53-1140 en service :

B.5.1. Avant accumulation de 12 000 vols depuis application du BS AIRBUS A320-53-1140 ou dans les 3 500 vols suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN à l'édition originale, à la dernière des deux échéances, effectuer l'inspection par courants de Foucault des trous supérieurs des brides verticales de ferrures de portes du train d'atterrissage principal, et appliquer les actions correctives nécessaires suivant les instructions du BS A320-53-1160.

B.5.2. Répéter l'inspection définie au paragraphe B.5.1. à des intervalles n'excédant pas 7 000 vols et appliquer les actions correctives nécessaires, suivant les instructions du BS A320-53-1160.

L'application du BS A320-53-1158 rend caduques les exigences des paragraphes B.5.1. et B.5.2. de cette CN.

Nota : L'application totale du BS A320-53-1158 ne demande pas l'application au préalable des BS A320-53-1140 et A320-53-1148 pour tous les paragraphes de cette CN.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Bulletin Service AIRBUS A320-53A1135 Révision 3
 Bulletin Service AIRBUS A320-53-1140 Révision 2
 Bulletin Service AIRBUS A320-53-1148
 Bulletin Service AIRBUS A320-53-1149
 Bulletin Service AIRBUS A320-53-1160
 Bulletin Service AIRBUS A320-53-1158
 Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable.

5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : 18 décembre 2004
Révision 1 : 15 janvier 2005.

6. REMARQUE :

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :
 AIRBUS SAS - Bureau de Navigabilité - EAS - Fax : 33 5 61 93 44 51.

7. APPROBATION :

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-12555 du 27 décembre 2004.