	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-091 R1</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>28 septembre 2005</b>	Page : <b>1/3</b>
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>	
	<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>F-2005-091 édition originale</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>	Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A300 et A300-600</b>			
Certificat(s) de type n° 72 Fiche(s) de données n° 145				
Chapitre ATA : <b>53</b>	Objet : <b>Fuselage - Inspection des semelles inférieures de portiques entre cadres FR47 et FR54</b>			

## 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS :

- A300, tous modèles certifiés, tous numéros de série, à l'exception des avions ayant reçu application du Bulletin Service AIRBUS (BS) A300-53-0380 (mod. 13037) et du BS A300-53-0360 (mod. 12413).
- A300-600, tous modèles certifiés, tous numéros de série, à l'exception des avions ayant reçu application du BS A300-53-6153 (mod. 13037) et du BS A300-53-6132 (mod. 12413 en service ou mod. AIRBUS n° 12169 en production).

## 2. RAISONS :

Il est rappelé dans ce paragraphe la principale raison évoquée dans la consigne de navigabilité (CN) 2001-091 qui traitait du même sujet, à savoir que des criques sur les semelles inférieures des portiques 1 à 5 côtés droit et gauche du fuselage entre les cadres FR 47 et FR 54 ont été découvertes lors des essais de fatigue et confirmées en exploitation sur avions de type A300 et A300-600.

Lors de l'inspection des portiques 3 à 5 par application du BS A300-53-6128 (CN 2001-091) et du BS A300-53-0353 (lié à la tâche SSI/ALI 53-65-80), une nouvelle crique de grande ampleur se propageant le long de la semelle du portique n° 4 a été rapportée.

Pour préserver l'intégrité structurale de cette zone du fuselage, le constructeur a développé un nouveau programme d'inspection qui est rendu impératif par la présente CN. Par conséquent :

- le BS A300-53-0379 remplace les AOT A300-53A0371, AOT A300-53A0376 et le BS inspection A300-53-0353,
- le BS A300-53-6152 remplace les AOT A300-53A6145, AOT A300-53A6147 et le BS inspection A300-53-6128.

Les AOT A300-53A0371 et A300-53A6145 ont été rendus impératifs par la CN F-2003-356,  
Les AOT A300-53A0376 et A300-53A6147 ont été rendus impératifs par la CN F-2003-461,  
Le BS A300-53-6128 a été rendu impératif par le CN 2001-091.



La présente CN à son édition originale remplaçait les consignes de navigabilité F-2003-356, F-2003-461 et 2001-091.

Elle annulait également la tâche Structural Significant Item (SSI)/ALI 53-65-80 (applicable aux avions A300).

La Révision 1 de cette CN redéfinit l'applicabilité afin d'introduire :

- la référence aux BS A300-53-0380 et A300-53-0360 pour les avions A300,
- la référence aux BS A300-53-6153 et A300-53-6132 pour les avions A300-600.

### **3. ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION :**

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

1. Au seuil défini dans la table 1 (pour les zones non réparées) ou la table 2 (pour les zones réparées) du BS A300-53-0379 ou le BS A300-53-6152 applicable, effectuer une inspection ultrasonique ou par courant de Foucault (HFEC) des semelles inférieures de portiques 1 à 5, côtés droit et gauche du fuselage entre cadres FR47 et FR54.

Pour les avions ayant déjà atteint ou dépassé les seuils mentionnés dans le BS précité à la date d'entrée en vigueur de l'édition originale de cette CN, un délai supplémentaire (grace period), défini dans les tables 1 et 2 de ces BS est autorisé, sans pour autant qu'il puisse dépasser les seuils d'inspection préalablement définis dans les AOT A300-53A0371 et AOT A300-53A0376 ou AOT A300-53A6145 et AOT A300-53A6147 et le BS A300-53-0353 ou A300-53-6128 applicables.

2. Selon les résultats d'inspection :

- si nécessaire, effectuer la réparation des portiques côtés droit et gauche selon les instructions du BS A300-53-0379 ou A300-53-6152 applicable,
- ou
- répéter l'inspection aux intervalles définis dans la table 1 (pour les zones non réparées) ou la table 2 (pour les zones réparées) de ce BS.

Pour les avions ayant déjà atteint ou dépassé les seuils d'intervalles mentionnés dans ce BS à la date d'entrée en vigueur de l'édition originale de cette CN, un délai supplémentaire (grace period), défini dans les tables 1 et 2 de ce Bulletin Service, est autorisé, sans pour autant qu'il puisse dépasser les seuils d'inspection préalablement définis dans les AOT A300-53A0371 et AOT A300-53A0376 ou AOT A300-53A6145 et AOT A300-53A6147 et le BS A300-53-0353 ou A300-53-6128 applicables.

**Nota** : Les inspections ci-dessus ne sont plus requises après application :


- du BS A300-53-0380 et du BS A300-53-0360 pour les avions A300
- du BS A300-53-6153 et du BS A300-53-6132 pour les avions A300-600.

### **4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

Bulletins Service AIRBUS :

A300-53-0379  
A300-53-6152  
A300-53-0360  
A300-53-0380  
A300-53-6153  
A300-53-6132

Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable.

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> N° F-2005-091 R1	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>28 septembre 2005</b>	Page : <b>3/3</b>
--	---	-------------------------	---	----------------------

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

**Edition originale** : 18 juin 2005.  
**Révision 1** : 08 octobre 2005

**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 EASA n° 2005-6256 du 20 septembre 2005.

**SUPERSEDED**