

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-174</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>26 octobre 2005</b>	Page : <b>1/2</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>Néant</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>	Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A310</b>			
Certificat(s) de type n° 72	Fiche(s) de données n° 145			
Chapitre ATA : <b>27</b>	Objet : <b>Commandes de vol - Volet - Inspection de l'arbre de transmission</b>			

### 1. APPLICABILITE:

Avions AIRBUS A310, tous modèles certifiés, tous numéros de série, à l'exception des avions ayant reçu en production l'application de la modification AIRBUS n° 12247 (ou du Bulletin Service AIRBUS (BS) A310-27-2095 en service).

### 2. RAISONS:

Des opérateurs ont rapporté la présence de criques longitudinales localisées sur l'arbre de transmission des mouvements de volets entre le "Power Control Unit" (PCU) et le système limiteur de couple.

Des analyses en laboratoire ont révélé que l'origine probable de l'apparition de ces criques était due à des phénomènes de corrosion sous tension.

Une forte concentration résiduelle de charge du matériau de l'arbre associée à une durée importante d'exposition à un environnement corrosif de la zone concernée serait à l'origine de cette corrosion sous tension.

Le but de cette consigne de navigabilité (CN) est de rendre impératif un programme d'inspection afin de déceler le développement de telles criques, qui si elles n'étaient pas détectées à temps, pourrait affecter l'intégrité de l'arbre de transmission des volets.

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

Les mesures suivantes sont rendues impératives à la date d'entrée en vigueur (DEV) de la présente CN, sauf si déjà accompli :

3.1. Dans les 2000 heures de vol qui suivent le dernier test de protection de situation asymétrique des volets effectué suivant la tâche MPD 275600-01-1 (source tâche MRB 27.50.00 item 7),

ou

dans les 8000 vols qui suivent le dernier test de protection de situation asymétrique des volets effectué suivant la tâche MPD 275600-02-1 (source tâche MRB 27.50.00 item 24),



à la première des deux échéances atteinte,

effectuer une inspection visuelle détaillée de l'arbre de transmission (Position (FIN) 5513 et FIN 5470) situé entre le PCU et le système limiteur de couple côté gauche et droit suivant les instructions du BS A310-27-2092 Révision 2.

Remplacer si nécessaire tout arbre défectueux avant le prochain vol suivant les instructions du BS A310-27-2092 Révision 2.

**Nota** : Aucune action supplémentaire n'est requise pour tout arbre modifié suivant les instructions du BS A310-27-2095.

**3.2. Répéter ces inspections suivant les instructions du BS A310-27-2092 Révision 2 :**

- avant le prochain vol qui suit tout blocage du système de transmission de volet,
  - après chaque test de protection de situation asymétrique des volets suivant tâche MPD 275600-01-1, c'est-à-dire toutes les 2 000 heures de vol,
- et,
- après chaque test de protection de situation asymétrique des volets suivant tâche MPD 275600-02-1, c'est-à-dire tous les 8 000 vols.

Remplacer si nécessaire tout arbre défectueux avant le prochain vol suivant les instructions du BS A310-27-2092 Révision 2.

**Nota** : Aucune action supplémentaire n'est requise pour tout arbre modifié suivant les instructions du BS A310-27-2095

**3.3. Rapporter à AIRBUS tout résultat d'inspection quel qu'il soit**

**4. DOCUMENTS DE REFERENCE:**

Bulletins Service AIRBUS :  
A310-27-2092 Révision 2  
A310-27-2095 édition originale  
Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable  
A310 Maintenance Review Board Report (MRBR) Révision 2 d'Octobre 1997.  
Toute révision ultérieure approuvée du MRBR A310 est acceptable.

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

05 novembre 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 CN est approuvée sous la référence EASA n° 2005-6369 du 18 octobre 2005.