



CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

La présente Consigne de navigabilité (CN) est publiée en vertu de l'article 521.427 du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Il est interdit à toute personne d'effectuer ou de permettre le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité sauf si les exigences de l'article 605.84 du RAC se rapportant aux CN sont satisfaites. L'annexe H de la norme 625, Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs, contient des informations concernant d'autres moyens de conformité aux CN.

Numéro :

CF-2011-42R1

Date d'entrée en vigueur :

19 juin 2019

ATA :

53

Certificat de type :

H-92

Sujet :

Fuselage - Longeron fissuré

Révision:

Remplace la CN CF-2011-42, émise le 9 novembre 2011

Applicabilité :

Les hélicoptères Bell Helicopter Textron Canada Ltd. (BHTCL) qui sont équipés avec un montage de longeron supérieur gauche de référence 206-031-314-037, 206-031-314-177 ou montage de rechange de référence 206-031-314-219B :

Modèle 407 portant les numéros de série 53000 à 53900, 53911 à 54061 et 54300.

Conformité :

Tel qu'indiqué ci-dessous, à moins que ce ne soit déjà fait.

Contexte :

Il a été établi que le longeron supérieur gauche de référence (réf.) 206-031-314-037, 206-031-314-177 ou montage de rechange de réf. 206-031-314-219B sur les hélicoptères ayant accumulé 1200 heures ou plus de temps dans les airs était vulnérable aux fissures. Si rien n'est fait, cette situation risque de donner lieu à une grave défectuosité structurale et à la perte de l'hélicoptère.

La version originale de la présente CN rendait obligatoire la mesure corrective introduite dans le bulletin de service d'alerte 407-11-95, révision A, en date du 12 août 2011 de Bell Helicopter.

La révision 1 de la présente CN est émise pour corriger une erreur dans la partie II de la version française de la CN originale, ainsi que pour effectuer des modifications rédactionnelles à des fins de clarté. La partie II de la version originale en français indiquait un calendrier d'inspection pour un montage de longeron supérieur gauche qui n'a pas été modifié par la pose de plaquette de renfort externe tant dans le paragraphe A que dans le paragraphe B. Le paragraphe B de la partie II spécifie le calendrier d'inspection pour le montage de longeron supérieur gauche qui a été modifié par la pose de plaquette de renfort externe.

Dans le cas des hélicoptères équipés de la configuration de longeron supérieur gauche qui n'ont pas été modifiés par la pose de plaquette de renfort externe, et qui ont été inspectés périodiquement toutes les 150 heures de temps dans les airs conformément à la version française de la CN CF-2011-42, ceux-ci devront subir une inspection de vérification. Tous les autres hélicoptères inspectés conformément à la version française ou anglaise précédente de la présente CN respectent les exigences de la présente CN.

Mesures correctives :

Partie I. Inspection initiale

Conformément aux horaires progressifs suivant :

- A. Pour les hélicoptères ayant accumulé 1200 heures de temps dans les airs ou plus depuis la mise en service initiale : dans les 50 heures de temps dans les airs à partir du 21 novembre 2011, date d'entrée en vigueur de la CN CF-2011-42, mais au plus tard le 30 novembre 2011, et
- B. Pour les hélicoptères ayant accumulé moins de 1200 heures de temps dans les airs depuis la mise en service initiale : avant d'avoir accumulé 1250 heures de temps dans les airs :

Effectuer une inspection visuelle générale à la recherche de fissures sur le revêtement supérieur du fuselage arrière, conformément aux consignes d'exécution de la partie I de la révision A du bulletin de service d'alerte (BSA) 407-11-95, en date du 12 août 2011 ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada. Si le revêtement est fissuré, le retirer et le remplacer par un nouveau revêtement avant le prochain vol.

Effectuer une inspection visuelle générale, conformément à la partie II du BSA ci-dessus ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, pour vérifier l'état général du longeron supérieur gauche et s'il y a des fissures. Si une fissure est découverte sur le longeron, aller à la partie IV de la présente CN. Si le longeron est en état de service, aller à la partie II de la présente CN.

Partie II. Inspection périodique

Effectuer une inspection conformément à la Partie II du BSA mentionné ci-dessus selon l'horaire suivant :

- A. Pour le longeron supérieur gauche, s'il n'a pas été modifié par la pose de plaquette de renfort externe conformément à la partie III du BSA mentionné ci-dessus, à des intervalles d'au plus de 50 heures de temps dans les aires. Si une fissure est découverte sur le longeron, aller à la partie IV de la présente CN.
- B. Pour le longeron supérieur gauche, s'il a été modifié par la pose de plaquette de renfort externe conformément à la partie III du BSA mentionné ci-dessus, à des intervalles d'au plus de 150 heures de temps dans les aires. Si une fissure est découverte sur le longeron, aller à la partie IV de la présente CN.

Partie III. Inspection de vérification

- A. Dans le cas des hélicoptères équipés du montage de longeron supérieur gauche qui n'a pas été modifié par la pose de plaquette de renfort externe conformément à la partie III de la révision A du BSA 407-11-95, en date du 12 août 2011, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, et qui sont inspectés à des intervalles dépassant 50 heures de temps dans les airs : dans les 50 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, effectuer les inspections visuelles générales du revêtement supérieur du fuselage arrière et du montage de longeron supérieur, selon les instructions figurant à la partie I de la présente CN.

Partie IV. Réparation

- A. Si une fissure est découverte sur le longeron et qu'elle ne s'est pas propagée à travers le longeron au complet, avant le prochain vol, arrêter la fissure dans le longeron en perçant au besoin des trous et le réparer conformément à la partie IV du BSA mentionné ci-dessus, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, ou remplacer le avec le nouveau montage de longeron réf. 206-031-314-237B et pose trois plaquettes de renfort CRES.
- B. Si une fissure est découverte sur le longeron et qu'elle s'est propagée à travers le longeron au complet (défaillance complète), réparer le longeron conformément à la partie IV du BSA mentionné ci-dessus ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada ou remplacer le avec le nouveau montage de longeron réf. 206-031-314-237B et pose trois plaquettes de renfort CRES.
- C. Après la réparation, effectuer une inspection visuelle générale du longeron réparé à des intervalles d'au plus de 50 heures de temps dans les airs pour en vérifier l'état général et s'il y a des fissures, conformément à la partie II du BSA mentionné ci-dessus et de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

Partie V. Mesure finale

La mesure finale de la présente CN consiste à poser un nouveau longeron de réf. 206-031-314-237B en combinaison avec la pose de trois plaquettes de renfort CRES comme l'indique la partie III du BSA mentionné ci-dessus ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Rémy Knoerr

Émise le 5 juin 2019

Contact :

Grant Walker, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique AD-CN@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.