



# 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.*

<b>Numéro :</b>	<b>Date d'entrée en vigueur :</b>
CF-2019-02	23 janvier 2019
<b>ATA :</b>	<b>Certificat de type :</b>
05	A-82

**Sujet :**

Limites de temps/vérifications d'entretien – Limites de navigabilité – Mise en œuvre

**Remplacement :**

Les CN suivantes sont remplacées :

- CF-80-06, émise le 13 mars 1980
- CF-81-07R4, émise le 15 mars 1994
- CF-95-12, émise le 11 juillet 1995
- CF-2000-14, émise le 25 mai 2000

**Applicabilité :**

Les avions de Viking Air Ltd. (anciennement de Havilland) modèle DHC-6 série 1, DHC-6 série 100, DHC-6 série 110, DHC-6 série 200, DHC-6 série 210, DHC-6 série 300, DHC-6 série 310, DHC-6 série 320 et DHC-6 série 400 portant tous les numéros de série.

**Conformité :**

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

**Contexte :**

Les limites de navigabilité pour les avions DHC-6 sont définies et publiées dans le Manuel des limites de navigabilité de cellule de Viking Air Ltd. (Viking) et le Manuel de soutien au produit (PSM) 1-6-11, approuvés par Transports Canada. Les instructions figurant dans le PSM 1-6-11 sont indiquées comme étant des mesures obligatoires pour le maintien de la navigabilité aérienne. Le non-respect de ces instructions pourrait entraîner une situation dangereuse.

Viking Air Ltd. a publié la révision 9 du PSM 1-6-11 plus tôt en 2018. La révision 9 du PSM 1-6-11 en date du 30 avril 2018, comprend certaines limitations qui sont nouvelles et/ou plus restrictives que celles figurant dans la révision 5. Pour la raison décrite ci-dessus, la présente CN exige la mise en œuvre des mesures précisées dans la révision 9 du PSM 1-6-11.

Les exigences de conformité pour plusieurs des tâches précisées dans le PSM 1-6-11 étaient précédemment fondées sur une plage d'heures de vol et de cycles de vol. Dans la révision 9 du PSM 1-6-11, les exigences fondées sur une plage ont été remplacées par des limites distinctes d'heures de vol et de cycles de vol. La présente CN prévoit un délai d'application graduel de ces limites pour que les exploitants puissent planifier les modifications et les inspections exigées par ces limites. Les délais d'application graduels visent à atténuer l'impact du changement des plages de conformité en limites de mise en conformité pour les avions qui approchent des limites ou qui les ont dépassées à la date d'entrée en vigueur de la présente CN.

La révision 9 du PSM 1-6-11 comprend également certaines limites de navigabilité qui figuraient précédemment dans des bulletins de service (BS) ou d'autres PSM. Certaines de ces limites ont été rendues obligatoires par des CN, notamment les CN CF-80-06, CF-81-07R4 et CF-95-12. Étant donné

que les limites visées sont maintenant contrôlées dans le PSM 1-6-11, les CN ci-dessus sont remplacées par la présente CN.

Voici les nouvelles tâches dans la révision 9 du PSM 1-6-11 :

1. Tâche 27-007, remplacement des poulies des commandes de vol à la référence fuselage (FS) 270.
2. Tâches 32-001 et 32-002, révision de la jambe de train d'atterrissage principal. Il y a une exigence connexe qui consiste à s'assurer que chaque pièce visée se fait attribuer un numéro de série unique.
3. Tâche 53-006, inspection de la semelle du cadre usiné à la FS 239.
4. Tâches 54-003 à 54-010, inspection des longerons de la nacelle.
5. Tâches 57-039 à 57-041, inspection pour vérifier s'il y a décollement de revêtement d'extrados d'aile.

La tâche 27-004 remplacement des câbles de commandes de vol après le déversement de matières corrosives précisée dans le PSM 1-6-11 était limitée aux configurations d'avions terrestres dans les révisions précédentes du PSM 1-6-11 mais est maintenant applicable à toutes les configurations.

Le mot « cellule » dans la révision 9 du PSM 1-6-11 vise à comprendre le fuselage, les nacelles, les haubans, les intérieurs, le capotage, le carénage, les surfaces portantes, et le train d'atterrissage et ses commandes. La limite de vie de la cellule indiquée dans la révision 9 du PSM 1-6-11 ne doit pas être appliquée aux composants comme ceux des circuits carburant, électrique et hydraulique qui sont transférés occasionnellement d'un avion à un autre et qui peuvent être récupérés d'un avion qui a été retiré du service et réutilisés sur un autre avion en service. Le PSM 1-6-13 définit les limites de navigabilité actuelles pour l'avionique du DHC-6 qui ne sont pas spécifiées dans la présente CN.

#### **Mesures correctives :**

A. Tâches d'entretien et remplacement des pièces à durée de vie limitée :

À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, prendre les mesures suivantes, tel que précisées dans le PSM 1-6-11, selon le modèle de l'avion et sa configuration :

1. Remplacer ou modifier, selon le cas, chaque composant avant le dépassement de la limite de vie/limite de modification applicable.
2. Réaliser toutes les tâches d'entretien applicables avant les seuils initiaux et répéter aux intervalles définis.
3. Lorsque la tâche qui est précisée dans le PSM 1-6-11 est une tâche d'inspection, si une déféctuosité est décelée durant l'inspection, réparer ou remplacer, selon le cas, le composant endommagé avant le prochain vol à moins que d'autres délais ou mesures soient précisés dans le PSM 1-6-11 ou dans les documents qui sont mentionnés dans le PSM 1-6-11.

B. Délai d'application graduel pour les tâches précisées :

Dans le cas des tâches précisées dans le PSM 1-6-11 et qui sont indiquées dans le tableau 1 ci-dessous, les délais d'application graduels suivants peuvent être utilisés pour rendre plus pratique la planification des mesures nécessaires.

1. Dans le cas de la tâche 27-007, en ce qui concerne les poulies qui sont en service depuis 48 mois ou plus, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, remplacer les poulies dans les 12 mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN.
2. Dans le cas des tâches 32-001 et 32-002 :
  - a. En ce qui concerne les jambes de train d'atterrissage qui n'ont pas été marquées par un numéro de série unique conformément au bulletin technique V6/0063 de Viking, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, respecter les exigences indiquées dans la révision B du BS V6/0016, en date du 23 mai 2018, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada dans les 6 mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN. L'absence d'un numéro de série est une indication que l'inspection initiale de la jambe du train d'atterrissage n'a pas été réalisée auparavant.
  - b. En ce qui concerne toutes les autres jambes de train d'atterrissage principal, effectuer la révision suivante dans les 60 mois à partir de la dernière révision.
3. Dans le cas des tâches 57-006, 57-007, 57-010, 57-011, 57-013 et 57-014:
  - a. En ce qui concerne les avions/ailes (selon le cas) qui totalisent plus de 16 000 heures de temps

dans les airs/32 000 cycles de vol, mais moins de 17 000 heures de temps dans les airs/34 000 cycles de vol, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, effectuer la tâche d'entretien dans les 1000 heures de temps dans les airs ou les 2000 cycles de vol, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN.

- b. En ce qui concerne les avions/ailes (selon le cas) qui totalisent 17 000 heures de temps dans les airs/34 000 cycles de vol ou plus, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, effectuer la tâche d'entretien à ou avant d'atteindre 18 000 heures de temps dans les airs/36 000 cycles de vol ou dans les 60 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN.
4. Dans le cas des tâches 57-018, 57-019, 57-022, 57-023, 57-026, 57-027, 57-030, 57-031 :
- a. En ce qui concerne les avions/ailes (selon le cas) qui totalisent plus de 11 000 heures de temps dans les airs/22 000 cycles de vol, mais moins de 12 000 heures de temps dans les airs/24 000 cycles de vol, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, effectuer la tâche d'entretien dans les 1000 heures de temps dans les airs ou les 2000 cycles de vol, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN.
- b. En ce qui concerne les avions/ailes (selon le cas) qui totalisent 12 000 heures de temps dans les airs/24 000 cycles de vol ou plus, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, effectuer la tâche d'entretien avant d'atteindre 13 000 heures de temps dans les airs/26 000 cycles de vol ou dans les 60 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN.
5. Dans le cas des tâches 57-039 à 57-041, en ce qui concerne les avions dont les ailes ont plus de 20 ans depuis leur fabrication, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, et qui n'ont pas encore été inspectées conformément à la révision NC du BS V6/0018, en date du 4 mars 2013, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, effectuer l'inspection requise dans les 120 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN.

Tableau 1

N° de tâche du PSM 1-6-11, révision 9	Résumé de la tâche	Période précisée	Délai d'application graduel
27-007	Remplacer les poulies à la FS 270.	60 mois	Voir la mesure corrective B.1
32-001 et 32-002	Réviser le train d'atterrissage principal	24 000 atterrissages/120 mois pour l'inspection initiale 7000 atterrissages/60 mois pour les inspections périodiques	Voir la mesure corrective B.2
57-006, 57-007, 57-010, 57-011, 57-013, et 57-014	Incorporer la Mod 6/1318	17 000 heures de temps dans les airs/34 000 cycles de vol	Voir la mesure corrective B.3
	Inspecter le longeron principal à la référence 152.8 (consulter le PSM 1-6-7, partie 3)		
57-018, 57-019, 57-022, 57-023, 57-026, 57-027, 57-030, et 57-031	Incorporer la Mod 6/1318	12 000 heures de temps dans les airs/24 000 cycles de vol	Voir la mesure corrective B.4
	Inspecter le longeron principal à la référence 152.8 (consulter le PSM 1-6-7, partie 3)		
57-039 à 57-041	Inspecter pour un décollement d'aile	Conformément au BS V6/0018/20 ans	Voir la mesure corrective B.5

C. L'utilisation des révisions ultérieures du PSM 1-6-11 approuvées par Transports Canada est acceptable pour respecter les exigences de la présente CN.

**Autorisation :**

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Rémy Knoerr

Émise le 9 janvier 2019

**Contact :**

Ross McGowan, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique [AD-CN@tc.gc.ca](mailto:AD-CN@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.