



# CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ URGENTE

*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-2024-03

**Date d'entrée en vigueur :**

29 janvier 2024

**ATA :**

55

**Certificat de type :**

H-112

**Sujet :**

Structure d'empennage – Fissure de l'embout supérieur de la dérive

**Applicabilité :**

Les hélicoptères de Bell Textron Canada limitée (BTCL) modèle 505 portant les numéros de série 65011 et suivants.

**Conformité :**

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

**Contexte :**

Il y a eu de nombreux cas où l'embout supérieur de la dérive était fissuré et, dans certains d'entre eux, l'antenne NAV/VOR/GS et la masse de réglage se sont détachés de l'hélicoptère en cours de vol. Une enquête approfondie a permis de relever que l'embout supérieur de la dérive n'a pas été conçu pour l'ensemble du spectre de fatigue.

L'enquête a déterminé que si aucune mesure corrective n'est mise en place, il est possible que l'antenne et la masse de réglage se détachent, auquel cas ils pourraient entrer en contact avec le rotor de queue et l'endommager, ce qui entraînerait une perte de la maîtrise en direction de l'hélicoptère.

La présente CN rend obligatoire l'inspection initiale et récurrente de l'embout supérieur de la dérive afin de vérifier la présence de fissures, et fournit des instructions pour le remplacer, s'il y a lieu.

Les mesures correctives contenues dans la présente CN sont des mesures provisoires jusqu'à ce qu'une solution permanente puisse être mise à la disposition de la flotte.

**Mesures correctives :**

1. Dans les 10 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, effectuer une inspection visuelle approfondie non récurrente de l'embout supérieur de la dérive conformément aux consignes d'exécution de la partie I de la version initiale du bulletin de service d'alerte (ABS) de BTCL 505-24-38, en date du 24 janvier 2024, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.
2. Si une fissure est relevée lors de l'exécution de la mesure corrective 1 ci-dessus ou 3 ci-dessous, remplacer l'embout avant le vol suivant conformément aux consignes d'exécution de la partie II de l'ABS de BTCL susmentionné.
3. Exécuter des inspections visuelles approfondies récurrentes de l'embout supérieur de la dérive à des intervalles ne dépassant pas 25 heures de temps dans les airs après l'exécution de la mesure corrective 1 ou 2 ci-dessus, conformément à la partie III des consignes d'exécution du ABS de BTCL susmentionné.

**Autorisation :**

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Jenny Young

Émise le 25 janvier 2024

**Contact :**

Grant Walker, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique

[TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.