



# 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-2025-62

**Date d'entrée en vigueur :**

12 décembre 2025

**ATA :**

53

**Certificat de type :**

H-112

**Sujet :**

Fuselage – Poutre de queue – Trous allongés et espacements sur l'ensemble du cône arrière

**Applicabilité :**

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

**Conformité :**

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

**Contexte :**

Bell a détecté un problème de qualité de la fabrication visant certains ensembles de cônes arrière des hélicoptères de modèle 505. Plus spécifiquement, des espacements ont été constatés entre les cadres et le revêtement de l'ensemble du cône arrière, et des trous allongés ont été observés dans plusieurs joints de la poutre de queue. Ces anomalies peuvent entraîner l'apparition d'une fissure dans une zone du revêtement de la poutre de queue qui ne peut pas être inspectée. Cette fissure pourrait se propager de façon circonférentielle et ne pas être détectée avant qu'elle atteigne une longueur critique. Cette situation, si elle n'est pas détectée et corrigée, peut entraîner une fracture du revêtement de la poutre de queue, la séparation éventuelle de la poutre de queue du fuselage et une perte subséquente de la maîtrise de l'hélicoptère.

Pour atténuer ce risque, Bell a publié le bulletin de service d'alerte (ASB) 505-24-41 pour rendre obligatoire des inspections initiales et périodiques de l'ensemble du cône arrière pour détecter des espacements, en plus d'inspections initiales et récurrentes pour détecter des rivets desserrés, endommagés ou manquants.

Bell a également déterminé, à partir d'essais additionnels relatifs au niveau de charge de l'ensemble du cône arrière, qu'une réduction de la limite de durée de vie publiée était obligatoire. Par conséquent, Bell a révisé le chapitre 4 du calendrier des limites de navigabilité (ALS) du manuel d'information sur la planification de l'entretien du Bell 505, BHT-505-MPI, afin de réduire la limite de durée de vie de navigabilité sur les ensembles de cônes arrière.

La présente CN rend obligatoire la réduction de la limite de durée de vie de navigabilité en plus des exigences de l'ASB 505-24-41.

**Mesures correctives :**

Aux fins de la présente CN, les définitions suivantes s'appliquent :

**L'ensemble du cône arrière visé :** un ensemble du cône arrière de référence (réf.) SLS-030-600-XYZ, où XYZ représente plusieurs numéros à trois chiffres différents pour les ensembles de cônes arrière,

avec les numéros de série visés indiqués dans le tableau 1 de la révision A de l'ASB 505-24-41 de Bell en date du 1<sup>er</sup> juillet 2025.

**ALS applicable :** l'ALS qui se trouve au chapitre 4 de l'édition 024, du manuel d'information sur la planification de l'entretien du Bell 505, en date du 10 juin 2025, ou toute révision ultérieure de l'ALS approuvée par Transports Canada.

**ASB de Bell :** l'ASB 505-24-41 de Bell, révision A, en date du 1<sup>er</sup> juillet 2025, ou toute révision ultérieure approuvée par la cheffe, Maintien de la navigabilité de Transports Canada.

### **Partie I – Réduction de la limite de durée de vie de navigabilité de l'ensemble du cône arrière**

Dans les 60 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, remplacer l'ensemble du cône arrière avant le dépassement de la limite de durée de vie de navigabilité indiquée dans le tableau 1 de l'ALS applicable.

### **Partie II – Inspection de l'ensemble du cône arrière**

- A. Effectuer une inspection visuelle de l'ensemble du cône arrière visé pour détecter les espacements conformément à la partie I de l'ASB de Bell selon le calendrier suivant :
  - 1. Pour l'ensemble d'un cône arrière ayant accumulé moins de 1725 heures de temps dans les airs à la date d'entrée en vigueur de la présente CN : avant d'atteindre 1750 heures de temps dans les airs;
  - 2. Pour l'ensemble d'un cône arrière ayant accumulé 1725 heures de temps dans les airs ou plus à la date d'entrée en vigueur de la présente CN : dans les 25 heures de temps dans les airs.
- B. En cas d'espacements supérieurs à 0.003 po (0.076 mm), prendre les mesures suivantes :
  - 1. Effectuer une inspection visuelle du revêtement de l'ensemble du cône arrière pour détecter des fissures ou des pièces de fixation desserrées, conformément à la partie I de l'ASB de Bell. Si des fissures ou des pièces de fixation desserrées sont décelées, communiquer avec l'équipe d'ingénierie de soutien aux produits (PSE) de Bell pour obtenir une réparation ou une disposition et corriger avant le prochain vol.
  - 2. Par la suite, à un intervalle ne dépassant pas 50 heures de temps dans les airs, effectuer une inspection visuelle du revêtement de l'ensemble du cône arrière pour détecter des fissures ou des pièces de fixation desserrées, conformément à la partie II de l'ASB de Bell. Si des fissures ou des pièces de fixation desserrées sont décelées, communiquer avec PSE de Bell pour obtenir une réparation ou une disposition et corriger avant le prochain vol.
- C. Dans les 165 heures de temps dans les airs ou 6 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN et, par la suite, à un intervalle ne dépassant pas 330 heures de temps dans les airs, effectuer une inspection visuelle générale de l'ensemble du cône arrière visé pour détecter des pièces de fixation desserrées, endommagées ou manquantes, conformément à la partie III de l'ASB de Bell. Si des pièces de fixation desserrées, endommagées ou manquantes sont décelées, communiquer avec PSE de Bell pour obtenir une réparation ou une disposition et corriger avant le prochain vol.
- D. Ce paragraphe reconnaît la validité des inspections effectuées conformément à la partie I de la version initiale de l'ASB 505-24-41 de Bell, en date du 2 octobre 2024, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, afin de satisfaire aux exigences d'inspection initiale des paragraphes A et B de la partie II de la présente CN. Les inspections périodiques mentionnées dans la partie II, paragraphe B.2 doivent continuer d'être effectuées, s'il y a lieu.

**Autorisation :**

Pour le ministre des Transports,

La cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Jenny Young

Émise le 28 novembre 2025

**Contact :**

Nafi Dicko-Raynauld, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, courrier électronique [TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.