



No.	CF-1995-17R2	1/3
Date d'émission	5 juillet 2012	

CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

La présente consigne de navigabilité (CN) est peut-être applicable à un aéronef qui serait, selon nos dossiers, immatriculé à votre nom. Les CN sont publiées en vertu du **Règlement de l'aviation canadien (RAC) 521, Division X**. Selon le **RAC 605.84** et les détails de l'**Appendice H de la Norme 625 du RAC**, un aéronef immatriculé au Canada ne demeure en état de navigabilité que s'il continue à respecter toutes les CN qui lui sont applicables. L'autorité de vol de l'aéronef risque de ne pas demeurer en vigueur si l'on ne se conforme pas aux exigences d'une CN. Pour faire une demande d'un autre moyen de se conformer, il faut répondre aux exigences du **RAC 605.84** et de la **Norme** mentionnée ci-dessus.

Cette CN a été publiée par la division du Maintien de la navigabilité (AARDG), direction de la Certification nationale des aéronefs, Transports Canada, Ottawa, tél. 613-952-4357.

Numéro : CF-1995-17R2

Sujet : Traverses tubulaires

Révision : Remplace la consigne de navigabilité CF-1995-17R1

En vigueur : 16 juillet 2012

Applicabilité : Tous les hélicoptères de modèle 206 de Bell Helicopter Textron Canada, équipés des traverses tubulaires portant les numéros de pièces suivants :

Aeronautical Accessories Inc.	réf.	206-320-101 et -102 206-321-001 et -002 206-323-* 206-325-* 206-328-* 206-329-001 et -002
Airborne Supply Inc.	réf.	AB206-050-107-* et -119-* AB206-053-109-*
Bell Helicopter Textron	réf.	206-050-107-*, -119-*, -134-*, -157-* et -169-* 206-053-109-*, -119-* et -129-*

* Portant tous ces suffixes.

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

Contexte : Deux accidents ont été attribués à une défaillance des traverses tubulaires. En outre, on a signalé de nombreux cas de fissures dues à la corrosion ou à la fatigue du métal, qui peuvent être à l'origine de la défaillance des traverses tubulaires. Les fissures des modèles plus anciens de traverses tubulaires se trouvent surtout à proximité des trous de rivet servant à fixer le composant au fuselage et à la semelle de fixation. Pour ce qui est des modèles plus récents, les traverses tubulaires sont retenues au moyen de colliers de fixation sans trous, et on a surtout relevé des fissures dans la zone de la semelle de fixation et à l'endroit où le collier touche la traverse. Les hélicoptères évoluant en milieu corrosif ou utilisés aux fins de formation ou d'héli-tourisme et devant se poser fréquemment, sont les plus touchés.

Pour éviter la défaillance des traverses tubulaires visées, suivre les instructions de la Partie I ou de la Partie II ci-après, selon le type de traverses tubulaires.

Depuis la publication de la CN CF-1995-17, les bulletins AA-94022 et AA-94023 d'Aeronautical Accessories Inc., donnant les procédures d'inspection et les instructions de maintenance relatives aux traverses tubulaires, ont été remplacés par des instructions pour le maintien de la navigabilité. La première révision de la présente CN a été publiée pour refléter ce changement.

En vertu du **RAC 202.51** le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien doit aviser par écrit le ministre de tout changement de nom ou d'adresse, dans les sept jours suivant ce changement

Pour demander un changement d'adresse, veuillez contacter le **Centre des communications de l'Aviation civile (AARC)** à **Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8** ou **1-800-305-2059** ou www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/centre/address.asp

Canada

La révision 2 corrige des erreurs dans la section sur l'applicabilité.

**Mesures
correctives :**

Partie I – Traverses tubulaires fabriquées par Aeronautical Accessories Inc.

A. Pour les hélicoptères de modèle 206A et 206B :

1. Initialement, dans les 100 prochaines heures de service, à moins que ce ne soit déjà fait, effectuer une inspection conformément au bulletin de service d'alerte n° 94045 d'Aeronautical Accessories Inc., Révision B, en date du 17 avril 1995.
2. Au plus tard 16 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, intégrer au programme d'inspection des aéronefs de l'exploitant les exigences contenues dans les instructions approuvés par la FAA pour le maintien de la navigabilité numéro AA-01147, Révision E, en date du 5 octobre 2005 ou toute révision ultérieure approuvée. Les procédures prescrites seront répétées à chaque inspection annuelle ou inspection aux 300 heures, selon la première de ces deux éventualités.

B. Pour les hélicoptères de modèle 206L, 206L-1, -3 et -4 :

1. Initialement, dans les 100 prochaines heures de service, à moins que ce ne soit déjà fait, effectuer une inspection conformément au bulletin de service d'alerte n° 94046 d'Aeronautical Accessories Inc., Révision B, en date du 17 avril 1995.
2. Au plus tard 16 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, intégrer au programme d'inspection des aéronefs de l'exploitant les exigences contenues dans les instructions approuvés par la FAA pour le maintien de la navigabilité numéro AA-01149, Révision A, en date du 12 mai 2004 ou toute révision ultérieure approuvée. Les procédures prescrites seront répétées à chaque inspection annuelle ou inspection aux 300 heures, selon la première de ces deux éventualités.

Partie II – Toute autre traverse tubulaire visée

A. Initialement, dans les 100 prochaines heures de service, inspecter visuellement les traverses tubulaires pour relever toute fissure ou corrosion, au moyen d'une loupe de grossissement 10. Porter une attention particulière à la zone de l'attache et de la semelle de fixation pour repérer tout dommage mécanique et corrosion pouvant engendrer des fissures. En présence de fissures ou de corrosion, mettre à nu le métal de la zone touchée et effectuer une inspection visuelle approfondie. Si les traverses tubulaires comportent des trous de rivet au point de fixation avec le fuselage, inspecter visuellement la zone au moyen d'une loupe de grossissement 10 pour vérifier si des fissures s'étendent des trous de rivet. Vérifier les limites d'inspection figurant dans le manuel de maintenance. Si le fabricant ne précise aucune limite, la profondeur maximale de la corrosion se limite à 0,005 pouce sur une surface ne couvrant pas plus du quart de la circonférence sur trois pouces de longueur, après le nettoyage, quel que soit l'endroit où se trouve la corrosion. Si une traverse tubulaire est fissurée ou rouillée au-delà des valeurs limites maximales prescrites, il faut la remplacer par un composant en bon état avant tout autre vol.

B. Au plus tard 16 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, intégrer les exigences du paragraphe 1 susmentionné au programme d'inspection des aéronefs de l'exploitant. L'inspection prescrite sera répétée à chaque inspection annuelle ou inspection aux 300 heures, selon la première de ces deux éventualités.

Nota : Il n'est pas nécessaire de consigner dans les dossiers de maintenance de l'aéronef les intervalles stipulés dans la présente consigne ni les attestations de l'exécution d'inspections répétées, si le programme d'inspection d'aéronefs est modifié conformément aux exigences des parties I et II ci-dessus. L'intégration de la tâche d'inspection en question doit comprendre ce qui suit :

“Conformément à la CN n° CF-1995-17R2. La présente tâche ne doit pas être modifiée ni supprimée du programme d'inspection sans une autorisation du Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada, à Ottawa.”

Le remplacement des traverses tubulaires touchées par des traverses tubulaires plus récentes (selon la référence) met fin aux exigences d'inspection prescrites par la présente consigne.

Autorisation : Pour le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Robin Lau
Chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

Contact : Bogdan Gajewski, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4357, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique ADs@tc.gc.ca ou tout Centre de Transports Canada.