



N°	1/2
CF-2004-05R2	
Date d'émission	
1 juin 2005	

# 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) 593**. Selon le **RAC 605.84** et les détails de l'**Appendice H du Standard 625 du RAC**, un aéronef immatriculé au Canada ne demeure navigable 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, on doit se conformer aux exigences du **RAC 605.84** et le **Standard** mentionné ci-dessus.

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

**Numéro :** CF-2004-05R2

**Sujet :** Criques du revêtement de bord de fuite de pale du rotor de queue

**En vigueur :** 30 juin 2005

**Révision :** Remplace la consigne de navigabilité (CN) CF-2004-05R1 publiée le 28 juin 2004.

**Applicabilité :** Les hélicoptères de Bell Helicopter Textron Canada (BHTC) des modèles 206A et 206B équipés de pales de rotor de queue de référence 206-016-201-131 ou 206-016-201-133, ainsi que les hélicoptères de la série 206L équipés de pales de rotor de queue de référence 206-016-201-131, qui portent les numéros de série mentionnés dans le bulletin de service d'alerte (BSA) pertinent du tableau 1.

**Conformité :** Tel qu'exigé.

**Contexte :** Transports Canada a été informé de trois (3) cas de criques de revêtement qui avaient pris naissance près de la masselotte d'équilibrage du bord de fuite d'une pale de rotor de queue. Dans deux de ces cas, il y a eu perte de la masselotte et arrachement d'une bande de matériau le long du bord de fuite, ce qui a provoqué un déséquilibre qui a causé la fracture de trois des quatre pièces de fixation de la boîte de transmission du rotor de queue. Dans l'autre cas, la boîte de transmission s'est déplacée, ce qui a causé la rupture de l'arbre de transmission et la perte de la maîtrise en lacet.

La révision 1 de la présente consigne a introduit la dernière mesure à prendre, laquelle exige que les pales de rotor de queue visées soient inspectées afin de déterminer si l'épaisseur de leur revêtement est acceptable.

La présente révision introduit des limites plus strictes quant aux dommages causés au revêtement du rotor de queue, ainsi que les exigences en matière de rééquilibrage figurant à la « Partie F ».

**Mesures correctives :** **Partie A : Identification des pales de rotor de queue visées**

1. Avant le prochain vol après la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, vérifier si le giravion est équipé de pales de rotor mentionnées à la rubrique « Component Affected » du BSA pertinent selon la liste du tableau 1. Si le giravion est équipé d'une pale visée, inscrire la référence et le numéro de série de la pièce dans le carnet de bord. Dans le cas contraire, inscrire que l'aéronef n'est équipé d'aucune pale visée par la présente consigne.
2. Avant l'installation de toute pale de rechange, si la pale en question fait partie de la liste fournie à la rubrique « Component Affected » du BSA pertinent, on doit afficher une décalcomanie « Blue Diamond » conformément à l'alinéa 4 de la PARTIE II du BSA.

Selon le **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 la **Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8**, ou **1 800 305-2059**, ou <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/centre/adresse/asp>.

Canada

**Partie B : Vérifications initiales et successives à la recherche de criques de pale de rotor de queue**

Vérifier la pale de rotor de queue visée à la recherche de criques, et ce, avant le prochain vol après la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, puis à des intervalles successifs, conformément aux instructions de la PARTIE I du BSA pertinent selon la liste du tableau 1. S'il y a présence d'une crique, remplacer la pièce défectueuse avant le prochain vol.

**Partie C : Inspection planifiée annuelle ou aux 100 heures à la recherche de criques de pale de rotor de queue**

Lors de la prochaine inspection planifiée annuelle ou aux 100 heures, et lors des inspections successives, selon la première éventualité après la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, effectuer une inspection visuelle avec grossissement de la pale de rotor de queue, conformément aux instructions de la PARTIE II du BSA selon la liste du tableau 1. S'il y a présence d'une crique, remplacer la pièce défectueuse avant le prochain vol.

**Partie D : Inspection mettant fin aux mesures à prendre**

Au plus tard le 27 avril 2007, envoyer les pales de rotor de queue visées à un atelier de réparation identifié à la PARTIE III du bulletin de service d'alerte pertinent d'après la liste du tableau 1. Les pales de rotor de queue dont l'épaisseur du revêtement est jugée inacceptable doivent être retirées du service.

**Partie E : Nouvelles limites quant aux dommages causés au revêtement**

Lors de la prochaine inspection planifiée annuelle ou aux 100 heures, selon la première éventualité après la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, ou si des dommages sont décelés, inspecter les pales du rotor conformément aux instructions de la PARTIE IV du BSA pertinent selon la liste du tableau 1.

**Partie F : Inspections non répétitives**

Inspecter les dossiers de maintenance des pales visées afin de déterminer si ces dernières ont déjà été réparées à la suite d'une inspection exigée en vertu de révisions antérieures de la présente CN. Si tel est le cas, communiquer avec l'atelier de réparation des pales afin de déterminer si la masse de l'ensemble d'équilibrage du bord de fuite a varié. Si cette masse a augmenté, les pales de rotor de queue visées doivent être envoyées subir un rééquilibrage conformément aux instructions de la PARTIE III du BSA pertinent selon la liste du tableau 1.

<b>TABLEAU 1</b>	
<b>Modèle d'hélicoptère</b>	<b>Bulletin de service d'alerte</b>
206 A, 206 B	206-04-100, révision C, ou toute autre révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, Transports Canada
Série 206 L	206L-04-127, révision C, ou toute autre révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, Transports Canada

**Autorisation :** Pour le Ministre des transports



B. Goyaniuk  
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

**Contact :** M. Bill Taylor, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613 952-4366, télécopieur 613 996-9178, ou courrier électronique [taylorw@tc.gc.ca](mailto:taylorw@tc.gc.ca) ou tout Centre de Transports Canada.