



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 : **Date d'entrée en vigueur :**

CF-2018-10

18 avril 2018

ATA :

Certificat de type :

53

A-22

Sujet :

Fuselage – Fissuration des ferrures de traction de câble avant et arrière

Applicabilité :

Tous les aéronefs de modèle DHC-2 Mk. I de Viking Air Limited (anciennement Bombardier Inc.) ayant incorporé l'augmentation de la masse brute de 5600 lb conformément au certificat de type supplémentaire (CTS) SA92-63 ou SA00299NY et comportant les ferrures de traction de câble VALTBS1245-1/-2 et/ou VALTBS1244-1.

Tous les aéronefs de modèle DHC-2 Mk. III de Viking Air Limited (anciennement Bombardier Inc.) ayant incorporé l'augmentation de la masse brute de 6000 lb conformément au CTS SA91-18 ou SA945NE et comportant les ferrures de traction de câble VALTBS1245-1/-2 et/ou VALTBS1244-1.

Conformité :

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

Contexte :

Des fissures ont été signalées sur les ferrures de traction avant et arrière des aéronefs DHC-2 MK-I équipés de la modification permettant l'augmentation de la masse brute de 5600 lb installée conformément au CTS SA92-63 ou SA00266NY ainsi que sur les aéronefs DHC-2 MK-III équipés de la modification permettant l'augmentation de la masse brute de 6000 lb conformément au CTS SA91-18 ou SA00299NY. Une enquête a permis de trouver que les ferrures de traction de câble (référence [réf.] VALTBS1245-1/-2 et réf. VALTBS1244-1, respectivement) sont vulnérables à la fissuration par corrosion sous tension sous peu de cycles/d'heures.

La défaillance de ces ferrures de traction de câble réduit la résistance de l'atterrisseur sur flotteurs en dessous de la résistance structurale nécessaire et peut entraîner la défaillance de l'atterrisseur causant le renversement de l'aéronef et son immersion.

Par conséquent, cette CN exige que les ferrures de traction de câble avant et arrière soient remplacées par les ferrures de réf. respectives VALTBS1245-3/-4 et VALTBS1244-3/-4 (gauche/droit). Ces ferrures sont géométriquement similaires aux anciennes ferrures et sont faites d'un alliage d'aluminium qui est moins vulnérable à la fissuration par corrosion sous tension.

En plus du remplacement des ferrures, il est nécessaire de mettre en œuvre une tâche d'inspection visuelle périodique des ferrures pour assurer le maintien de la navigabilité.

Mesures correctives :

Partie A – Remplacement de la ferrure

1. Dans les 90 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, remplacer les ferrures de traction de câble avant conformément au bulletin de service (BS) de Viking Air Ltd. ou à toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada à l'aide du tableau 1 :

Tableau 1 : Remplacement de la ferrure de traction de câble avant

Composant	Réf. de la pièce existante	Réf. de la pièce de remplacement	Remplacement conformément à
Ferrure de traction de câble avant pour le DHC-2 Mk. I	VALTBS1245-1/-2	VALTBS1245-3/-4	la révision NC du BS V2/003, paragraphe II.A
Ferrure de traction de câble avant pour le DHC-2 Mk. III			la révision A du BS V2/002, paragraphe II.A

2. Dans les 180 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, remplacer les ferrures de traction de câble arrière conformément au bulletin de service (BS) de Viking Air Ltd. ou à toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada à l'aide du tableau 2 :

Tableau 2 : Remplacement de la ferrure de traction de câble arrière

Composant	Réf. de la pièce existante	Réf. de la pièce de remplacement	Remplacement conformément à
Ferrure de traction de câble arrière pour le DHC-2 Mk. I	VALTBS1244-1	VALTBS1244-3/-4	la révision NC du BS V2/003, paragraphe II.B
Ferrure de traction de câble arrière pour le DHC-2 Mk. III			la révision A du BS V2/002, paragraphe II.B

3. À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit à quiconque de permettre l'installation des ferrures de traction de câble VALTBS1245-1, VALTBS1245-2 ou VALTBS1244-1 sur les aéronefs de modèle DHC-2 Mk. I ou DHC-2 Mk. III.

Partie B – Inspection périodique

1. Par intervalles ne dépassant pas 110 cycles de vol, effectuer une inspection visuelle des ferrures de traction de câble avant pour détecter des signes de corrosion et/ou de fissuration conformément au paragraphe IV du BS applicable de Viking Air Ltd. (révision NC du BS V2/003 ou révision A du BS V2/002) ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Rémy Knoerr

Émise le 4 avril 2018

Contact :

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