



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-2026-35

Date d'entrée en vigueur :

16 juillet 2026

ATA :

72

Certificat de type :

E-36

Sujet :

Moteur – Échappement – Fissures sur le carter d'échappement turbine (TEF)

Remplacement :

Remplace la CN CF-2026-23, émise le 29 mai 2026.

Applicabilité :

Les moteurs Pratt & Whitney Canada (P&WC) modèles PW210A, PW210A1 et PW210S portant tous les numéros de série.

Conformité :

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

Contexte :

Des exploitants ont signalé la présence de fissures circonférentielles à la surface extérieur du TEF. Une enquête a révélé que ces fissures provenaient d'une paroi du TEF dont l'épaisseur s'avérait inférieure à l'épaisseur minimale requise. La formation et l'évolution de fissures subséquentes ont été associées au stress thermique causé par les démarrages moteur. La défaillance du TEF pourrait mener à une perte de confinement axial et au délogement subséquent de pièces, et endommager l'hélicoptère.

P&WC a publié le bulletin de service d'alerte (ASB) PW210-72-A57186 afin d'exiger l'inspection visuelle générale (GVI) initiale et périodique du TEF

Afin d'atténuer cette situation dangereuse, la CN CF-2026-23 rendait obligatoire la conformité aux exigences mentionnées dans l'ASB ci-dessus.

Une récente analyse de durée de vie effectuée par P&WC a révélé que les TEF fabriquées à partir d'IN625 introduit par le bulletin de service (SB) PW210-72-57123 avaient une durabilité inférieure à ce mode de défaillance que celles fabriquées auparavant en Waspaloy.

La présente CN, CF-2026-35, remplace les exigences de la CN CF-2026-23 et rend obligatoire la réalisation de la révision 3 de l'ASB PW210-72-A57186, en date du 2 juillet 2026, afin de tenir compte des différents seuils d'inspection selon le matériel du TEF.

La présente CN est une mesure provisoire et d'autres mesures pourraient suivre dans une CN ultérieure.

Mesures correctives :

Aux fins de la présente CN, la définition suivante s'applique.

ASB de P&WC : La révision 3 de l'ASB PW210-72-A57186, en date du 2 juillet 2026, ou toute révision ultérieure approuvée par la cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

Partie I – GVI initiale

- A. Dans le cas des moteurs pré-SB57123 dont le TEF a accumulé 7000 cycles depuis leur mise en service (CSN) ou plus à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, dans les 5 heures de temps dans les airs ou 20 démarrages moteur, selon la première de ses deux éventualités, exécuter une GVI du TEF conformément au paragraphe A des consignes d'exécution de l'ASB de P&WC.
- B. Dans le cas des moteurs après-SB57123 dont le TEF a accumulé 4000 CSN ou plus à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, dans les 5 heures de temps dans les airs ou 20 démarrages moteur, selon la première de ses deux éventualités, exécuter une GVI du TEF conformément au paragraphe A des consignes d'exécution de l'ASB de P&WC.
- C. Dans le cas des moteurs pré-SB57123 dont le TEF a accumulé plus de 2000 heures de temps dans les airs et moins de 7000 CSN à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, dans les 50 heures de temps dans les airs ou 200 démarrages moteur, selon la première de ses deux éventualités, exécuter une GVI du TEF conformément aux consignes d'exécution de l'ASB de P&WC.
- D. Dans le cas des moteurs après-SB57123 dont le TEF a accumulé plus de 2000 heures de temps dans les airs et moins de 4000 CSN à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, dans les 50 heures de temps dans les airs ou 200 démarrages moteur, selon la première de ses deux éventualités, exécuter une GVI du TEF conformément aux consignes d'exécution de l'ASB de P&WC.
- E. Si la longueur combinée des fissures est supérieure à 9,5 po, remplacer la pièce avant le prochain vol. Autrement, passer à la partie II de la présente CN.

Partie II – Inspection périodique et remplacement de pièce

Après avoir exécuté la partie I de la présente CN, répéter la GVI du TEF conformément au paragraphe A des consignes d'exécution de l'ASB de P&WC ou remplacer la pièce, s'il y a lieu. Après chaque GVI :

- A. Si aucune fissure n'est décelée, répéter la GVI dans les 200 démarrages moteur.
- B. Si la longueur combinée des fissures est de moins de 9,5 po, répéter la GVI dans les 20 démarrages moteur.
- C. Si la longueur combinée des fissures est supérieure à 9,5 po, remplacer la pièce avant le prochain vol.

Les inspections déjà effectuées conformément à la CN CF-2026-23, émise le 29 mai 2026, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait également aux exigences de la présente CN.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

La cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jenny Young

Émise le 15 juillet 2026

Contact :

Steven Labranche, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639 ou courrier électronique TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.