



No.		1/2
N°	AL-2000-01	
Date	2000-02-01	

SERVICE DIFFICULTY ALERT

This Service Difficulty Alert brings to your attention a potential hazard identified by the Service Difficulty Reporting Program. It is a non-mandatory notification and does not preclude issuance of an airworthiness directive.

FAIRCHILD/SWEARINGEN MODELS SA226 AND SA227

UNCOMMANDED LANDING GEAR RETRACTIONS

The following article was written by the FAA Aircraft Certification Office, ASW-150, in Fort Worth, Texas, and printed in the FAA's "ALERTS" publication, AC 43-16A, No. 256, November 1999.

Fairchild; Models SA226 and SA227; Metro; Landing Gear Anomaly; ATA 3230

"Two Metros recently experienced uncommanded landing gear retractions during ground operations. Both aircraft were equipped with the same Hydraulic Power Pack (P/N 27-81009).

In both cases, the cause was determined to be an undetected or latent malfunction within the landing gear control valve, which is a component of the Hydraulic Power Pack. As a result, the manufacturer (Fairchild) issued Service Letters (SL) 226-SL-012, 227-SL-037, and CC7-SL-029, with subsequent revisions, to establish overhaul criteria for the Hydraulic Power Pack and for system ground operating procedures.

The repetitive overhaul procedures required by the Service Letters will eliminate the latent failures that caused the uncommanded gear retractions. These failures are not necessarily detectable in the normal landing gear functional checks, and could occur at any time on high time Hydraulic Power Packs unless the preventive maintenance required by the Service Letter is performed. Although the reported malfunctions have thus far occurred with the affected aircraft in a ground static position, it is possible that such an uncommanded gear retraction could occur during an approach if electrical power to the Hydraulic Power Pack is interrupted."

In light of the preceding information, Transport

ALERTE AUX DIFFICULTÉS EN SERVICE

Cette Alerte aux difficultés en service a pour but d'attirer votre attention sur une condition possiblement hasardeuse qui a été révélée par le Programme de rapports de difficultés en service. Elle est une notification facultative et n'exclut pas nécessairement la publication d'une consigne de navigabilité.

FAIRCHILD/SWEARINGEN MODÈLES SA226 ET SA227

RENTRÉES DE TRAIN NON SOLLICITÉES

L'article suivant a été rédigé par le FAA Aircraft Certification Office, ASW-150, à Fort Worth (Texas), et publié dans le document "ALERTS", AC 43-16A, n° 256 de novembre 1999, de la FAA.

Fairchild Metro, modèles SA226 et SA227, anomalie du train d'atterrissage, ATA 3230

« Récemment, deux Metro ont subi des rentrées de train d'atterrissage non sollicitées au cours de manoeuvres au sol. Les deux avions étaient équipés de la même servocommande hydraulique (réf. 27-81009).

Dans les deux cas, on a déterminé que la cause était due à un mauvais fonctionnement non décelé ou latent du robinet de commande de train d'atterrissage, qui est un composant de la servocommande hydraulique. Par conséquent, le constructeur (Fairchild) a publié les lettres de service (SL) 226-SL-012, 227-SL-037 et CC7-SL-029, et des révisions ultérieures, pour établir les critères de révision de la servocommande hydraulique et des procédures de fonctionnement au sol du système.

Les lettres de service demandent d'exécuter des procédures de révision récurrentes, ce qui permettra d'éliminer les défaillances latentes qui ont causé les rentrées de train non sollicitées. Ces défaillances ne sont pas nécessairement décelables au cours des vérifications de fonctionnement normales du train d'atterrissage, et elles peuvent se produire n'importe quand dans le cas des servocommandes hydrauliques qui ont de nombreuses heures d'utilisation, à moins que l'entretien préventif exigé par la lettre de service ne soit effectué. Bien que les mauvais fonctionnements signalés se soient jusqu'à maintenant produits alors que l'avion en cause était immobilisé au sol, il est possible qu'une rentrée non sollicitée du train puisse se produire pendant une approche si l'alimentation électrique de la servocommande hydraulique est interrompue. »

À la lumière des renseignements indiqués ci-dessus,

Canada highly recommends that operators of SA226 and SA227 aircraft revise their approved Maintenance Schedules/Programs to incorporate hydraulic power pack overhauls in accordance with the recommendations stated in the latest revision of the above-mentioned Service Letters.

For further information contact a Transport Canada Centre, or call Mr. Mark Stephenson, Continuing Airworthiness, Ottawa, telephone (613) 952-4363, facsimile (613) 996-9178 or e-mail stephma@tc.gc.ca.

For Director, Aircraft Certification

Transports Canada recommande fortement aux exploitants de SA226 et SA227 de réviser leurs programmes d'entretien approuvés afin d'y incorporer les révisions des servocommandes hydrauliques, conformément aux recommandations énoncées dans la révision la plus récente des lettres de service susmentionnées.

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec un Centre de Transports Canada ou M. Mark Stephenson, Maintien de la navigabilité aérienne, à Ottawa, téléphone (613) 952-4363, télécopieur (613) 996-9178 ou courrier électronique stephma@tc.gc.ca.

Pour le Directeur, Certification des aéronefs

B. Goyaniuk
Chief, Continuing Airworthiness
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne