



No.		1/2
N°	AL-2000-03	
Date	2000-03-24	

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.

ALERTE AUX DIFFICULTÉS EN SERVICE

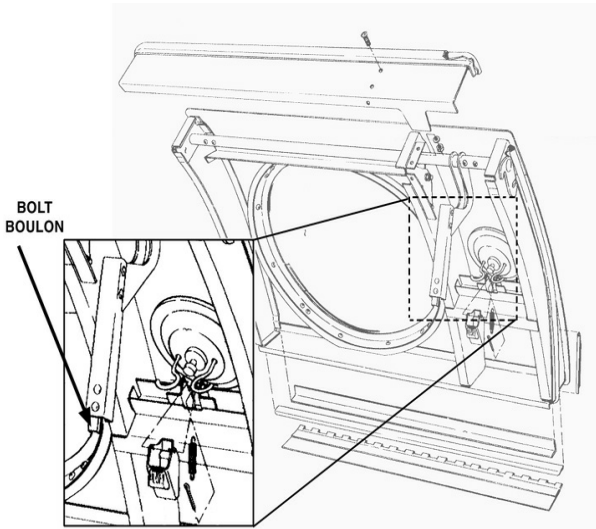
Cette Alerte aux difficultés en service a pour but d'attirer votre attention sur une condition possiblement hasardeuse qui a été révélée par le Programme de rapports de difficultés en service. Elle est une notification facultative et n'exclut pas nécessairement la publication d'une consigne de navigabilité.

BEECH 90 SERIES

SECURITY OF EMERGENCY EXIT DOOR LATCH

During a routine inspection of the emergency exit door (P/N 50-420013-643) on a C90A King Air the AME carried out an operational check of its barometric latching feature. While simulating a pressurized condition by pushing on the hooks of the airlock assembly, it was discovered that with a small tug, the inside handle bolt (P/N 50-420013-371) could slip past the trigger (P/N 50-420013-373) and unlatch the door.

Further examination found that the bolt of the assembly was too short to be securely held by the trigger. Fleet inspection found seven out of eight aircraft failed the test. The door with the factory installed bolt was sent to Raytheon for further investigation. The bolt had 4136 hours TSN.



EMERGENCY EXIT DOOR
PORTE ISSUE DE SECOURS

BEECH SERIE 90

FIXATION DU LOQUET DE LA PORTE DE SORTIE DE SECOURS

Au cours d'une inspection de routine de la porte de sortie de secours (réf. 50-420013-643) sur un King Air C90A, le TEA a vérifié le fonctionnement de son verrou barométrique. En simulant une condition de pressurisation en poussant sur les crochets du dispositif de verrouillage pneumatique, il a découvert qu'avec une petite traction, le boulon (réf. 50-420013-371) de la poignée intérieure pourrait glisser au-delà de la détente (réf. 50-420013-373) et déverrouiller la porte.

Un examen plus poussé a montré que le boulon était trop court pour être solidement retenu par la détente. Une inspection de la flotte a permis de découvrir que sept des huit appareils avaient échoué à l'essai. La porte avec le boulon monté à l'usine a été envoyée à Raytheon pour un examen plus approfondi. Le boulon totalisait 4 136 heures depuis sa mise en service initiale.

The consequences of failure are significant enough to warrant a recommendation that, at the next convenient maintenance opportunity, operators of all Beech 90 Series aircraft with an emergency exit using bolt P/N 50-420013-371, do a one-time operational check of their emergency exit latching mechanism during simulated pressurization to ensure the security of the handle.

Les conséquences d'une défaillance sont assez graves pour justifier la recommandation qu'à la prochaine occasion, les exploitants de tous les Beech série 90 dont une sortie de secours utilise le boulon, réf. 50-420013-371, vérifient une fois le fonctionnement du mécanisme de verrouillage de la sortie de secours en simulant la pressurisation pour vérifier la fixation de la poignée.

For further information contact a Transport Canada Centre, or call Mr. Robert Dixon Continuing Airworthiness, Ottawa, telephone (613) 952-4308, facsimile (613) 996-9178 or e-mail dixonro@tc.gc.ca.

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec un Centre de Transports Canada ou M. Robert Dixon, Maintien de la navigabilité aérienne, à Ottawa, téléphone (613) 952-4308, télécopieur (613) 996-9178, ou courrier électronique dixonro@tc.gc.ca.

For Director, Aircraft Certification

Pour le Directeur, Certification des aéronefs

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