



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 :

CF-2022-12

Date d'entrée en vigueur :

4 avril 2022

ATA :

32

Certificat de type :

A-142

Sujet :

Trains d'atterrissage – Lubrification du train d'atterrissage principal

Applicabilité :

Les avions de De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Bombardier Inc.) modèle DHC-8-401 et DHC-8-402 portant les numéros de série 4001, 4003 et suivants.

Conformité :

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

Contexte :

Des incidents ont été rapportés, au cours desquels l'un des trains principaux ne parvenait pas à se verrouiller en position sortie à la suite de la sortie du train d'atterrissage principal. Une enquête a révélé qu'au fil du temps, il y a diminution de l'efficacité de la graisse appliquée au vérin de verrouillage, à la fixation de la contrefiche de stabilisation à la structure de nacelle, au mécanisme de verrouillage train sorti, aux articulations des contrefiches de stabilisation, à la contrefiche de stabilisation de la jambe de train et à l'extrémité de la patte du vérin de rentrée. La friction accrue qui en résulte dans le mécanisme peut empêcher le verrouillage du train d'atterrissage principal en position sortie. Même si le rapport du comité d'étude de la maintenance comprend une tâche qui exige la lubrification du train d'atterrissage principal toutes les 500 heures de temps dans les airs, il n'existe aucune limite calendaire pour l'exécution de cette tâche. De ce fait, la diminution au fil du temps de l'efficacité de la graisse peut faire en sorte que le train d'atterrissage principal ne soit pas en mesure de se verrouiller en position sortie.

Afin de remédier à cette situation dangereuse, la présente CN exige la lubrification périodique du train d'atterrissage principal conformément au bulletin de service (SB) 84-32-168.

Mesures correctives :

- A. Dans les 500 heures de temps dans les airs ou 3 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, lubrifier le train d'atterrissage principal conformément à la section 3.B. des consignes d'exécution de la révision A du SB 84-32-168 de De Havilland Aircraft of Canada, en date du 8 février 2022, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

La lubrification du train d'atterrissage principal conformément à la section 3.B. des consignes d'exécution de la révision initiale du SB 84-32-168 de De Havilland Aircraft of Canada, en date du 3 décembre 2021, réalisée avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait également aux exigences du paragraphe A de la présente CN.

- B. Par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 500 heures de temps dans les airs ou 3 mois, selon la première de ces deux éventualités, lubrifier le train d'atterrissage principal conformément à la section 3.B. des consignes d'exécution de la révision A du SB 84-32-168 de De Havilland Aircraft of

Canada, en date du 8 février 2022, 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 21 mars 2022

Contact :

Mihaela Kramer, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.