



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-2022-52

Date d'entrée en vigueur :

15 septembre 2022

ATA :

27

Certificat de type :

A-142

Sujet :

Commandes de vol – Bloc d'entraînement des volets – Défaillance du manocontact

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 et 4003 à 4633.

Conformité :

Dans les 8000 heures de temps dans les airs ou 48 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à moins que ce ne soit déjà fait.

Contexte :

Au cours de la dernière année, de plus en plus de cas de défaillance du manocontact du bloc d'entraînement des volets (FPU) ont été rapportés, ce qui cause un nombre important d'incidents de volets non fonctionnels en vol et au sol.

Une enquête a permis de déterminer que la cause fondamentale de ces défaillances était une déformation du mécanisme interne du manocontact en raison de pointes de pression du liquide hydraulique.

Si cette situation n'est pas corrigée, un dysfonctionnement du FPU en raison d'une défaillance du manocontact pourrait nécessiter des atterrissages avec volets en position anormale, pourrait accroître les distances d'atterrissage requises et pourrait nécessiter le recours à des procédures d'atterrissage d'urgence et/ou le recours à des aérodromes de déroutement.

Afin de prévenir cette situation dangereuse, la présente CN exige le remplacement du manocontact du FPU par un meilleur manocontact qui est muni d'un restricteur à l'admission.

Mesures correctives :

Remplacer le FPU, référence (réf.) C148656-1 ou C148656-2, par un FPU de réf. C148656-3, ou remplacer le manocontact du FPU, réf. 150135-1 ou 162660-1, par un manocontact de réf. 162660-2, et identifier de nouveau le FPU, conformément au paragraphe (2) de la section 3.B. et de la section 3.C. des consignes d'exécution du bulletin de service (SB) 84-27-75 de De Havilland Aircraft of Canada Limited (DHC), en date du 23 juin 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 directeur, Certification nationale des aéronefs

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Philippe Ngassam

Émise le 1 septembre 2022

Contact :

Philip Lynch, 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.