



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-2026-06

Date d'entrée en vigueur :

17 février 2026

ATA :

32

Certificat de type :

A-142

Sujet :

Train d'atterrissage – Mécanisme de la porte arrière du train d'atterrissage principal (MLG) – Rupture de la goupille/boulon d'apex de la biellette de verrouillage

Applicabilité :

Les avions de De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Bombardier Inc.), modèles DHC-8 401 et 402 portant les numéros de série 4001 et 4003 à 4633.

Conformité :

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

Contexte :

Un incident en service a été signalé, au cours duquel le voyant jaune du MLG droit s'est allumé de manière intermittente pendant le vol de croisière. L'enquête a révélé que la goupille d'apex de la biellette de verrouillage de la porte arrière droite, référence (réf.) 46852-1, s'était rompue. L'extrémité filetée de la goupille d'apex rompue s'était partiellement déplacée à l'extérieur du mécanisme de la biellette de verrouillage de la porte, et était entrée en contact avec le cadre nacelle A pendant le fonctionnement de la porte, provoquant une goupure qui, à son point le plus profond, mesurait environ 0,150 pouce. Les portes arrière s'ouvraient et se fermaient normalement lorsqu'elles étaient actionnées par le circuit hydraulique. Si l'extrémité rompue de la goupille d'apex s'était déplacée vers l'extérieur alors que le train d'atterrissage était rentré et que les portes arrière sont fermées, elle aurait pu empêcher l'ouverture des portes arrière du côté visé, ce qui aurait entraîné une sortie asymétrique du MLG.

La présente CN exige une inspection visuelle générale périodique sur place de la goupille de l'apex existante pour détecter toute indication de défaillance de la goupille ou de dommage du cadre nacelle A, jusqu'à ce qu'une nouvelle goupille d'apex soit posée.

La présente CN rend également obligatoire l'incorporation d'une nouvelle goupille d'apex et le remplacement périodique de la nouvelle goupille d'apex par l'ajout d'une nouvelle tâche de potentiel de sécurité dans le manuel des exigences de maintenance (MRM) PSM 1-84-7.

Mesures correctives :

Les avions du groupe 1 sont des modèles DHC-8-401 et -402 ayant des goupilles d'apex de réf. 46852-1 posées dans l'ensemble de la tringlerie de la porte arrière du MLG à l'interface des biellettes de verrouillage.

Les avions du groupe 2 sont des modèles DHC-8-401 et -402 ayant des boulons d'apex NAS6207-17D posés dans l'ensemble de la tringlerie de la porte arrière du MLG à l'interface des biellettes de verrouillage.

Bulletin de Service (SB) applicable : La révision NC du SB 84-32-179 publiée par De Havilland Aircraft of Canada, en date du 30 octobre 2025, ou toute révision ultérieure approuvée par la cheffe, Maintien de la navigabilité de Transports Canada.

Partie I – Inspection visuelle générale mesures correctives

Applicable aux avions des groupes 1 et 2 :

- A) Dans les 195 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN et, par la suite, à un intervalle de 65 heures de temps dans les airs, effectuer un examen visuel sur place des mécanismes de la tringlerie de la porte arrière du MLG et de la structure environnante de la cellule afin de détecter les dommages, la corrosion, les fissures et les défaillances ou défauts, conformément à la section 3.B des consignes d'exécution du SB applicable.
- B) Si des rayures sont constatées sur le cadre A, avant le prochain vol, communiquer avec le service de dépannage technique de DHC pour obtenir une disposition et/ou une réparation.
- C) S'il existe des signes de déplacement de la goupille/du boulon d'apex ou si la tête ou la queue de la goupille/du boulon d'apex est manquante, procéder au remplacement de la goupille/du boulon conformément à la section 3.C des consignes d'exécution du SB applicable.

Partie II – Introduction d'une nouvelle goupille, réf. 46857-1

Conformément au calendrier ci-dessous, déposer la goupille/le boulon d'apex de réf. 46852-1 ou NAS6207-17D et remplacer la réf. 46857-1 conformément à la section 3.C. des consignes d'exécution du SB applicable.

Applicable aux avions du groupe 1 :

- A) Les avions équipés de goupilles d'apex qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ont accumulé 20 000 heures de temps dans les airs ou plus, ou de goupilles pour lesquelles les heures de temps dans les airs ne peuvent pas être déterminées :
Dans les 800 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente CN.
- B) Les avions équipés de goupilles d'apex qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ont accumulé 10 000 heures de temps dans les airs ou plus, mais moins de 20 000 heures de temps dans les airs :
Dans les 1600 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ou avant l'accumulation de 20 800 heures de temps dans les airs, selon la première de ces deux éventualités.
- C) Les avions équipés de goupilles d'apex qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ont accumulé 5000 heures de temps dans les airs ou plus, mais moins de 10 000 heures de temps dans les airs :
Dans les 2400 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ou avant l'accumulation de 11 600 heures de temps dans les airs, selon la première de ces deux éventualités.
- D) Les avions équipés de goupilles d'apex qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ont accumulé moins de 5000 heures de temps dans les airs :
Dans les 3200 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ou avant l'accumulation de 7400 heures de temps dans les airs, selon la première de ces deux éventualités.

Applicable aux avions du groupe 2 :

- A) Les avions équipés de boulons d'apex qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ont accumulé 20 000 heures de temps dans les airs ou plus, ou de goupilles/boulons pour lesquelles les heures de temps dans les airs ne peuvent pas être déterminées :
Dans les 400 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN.
- B) Les avions équipés de boulons d'apex qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ont accumulé 10 000 heures de temps dans les airs ou plus, mais moins de 20 000 heures de temps dans les airs :
Dans les 800 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ou avant l'accumulation de 20 400 heures de temps dans les airs, selon la première de ces deux éventualités.
- C) Les avions équipés de boulons d'apex qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ont accumulé 5000 heures de temps dans les airs ou plus, mais moins de 10 000 heures de temps dans les airs : Dans les 1200 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ou avant l'accumulation de 10 800 heures de temps dans les airs, selon la première de ces deux éventualités.
- D) Les avions équipés de boulons d'apex qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ont accumulé moins de 5000 heures de temps dans les airs :

Dans les 1600 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ou avant l'accumulation de 6200 heures de temps dans les airs, selon la première de ces deux éventualités.

Partie III - Introduction d'une nouvelle tâche de potentiel de sécurité

- A) Effectuer l'élimination et le remplacement périodiques de la goupille et de l'ensemble de la biellette de verrouillage de réf. 46857-1 conformément à la tâche numéro 32-12-00-701 introduite dans la révision temporaire (TR) ALI-0237 du manuel des exigences de maintenance (MRM) PSM 1-84-7, limite de durée de vie, du DHC-8-400, en date du 31 juillet 2025.

Le respect des TR de remplacement visant cette tâche ou des révisions ultérieures du MRM approuvées par Transports Canada permet également de satisfaire 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 3 février 2026

Contact :

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