



N°	1/2
<b>CF-2005-39</b>	
Date d'émission	
<b>21 novembre 2005</b>	

# CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

La présente consigne de navigabilité (CN) est peut-être applicable à un aéronef qui serait, selon nos dossiers, immatriculé à votre nom. Les CN sont publiées en vertu du **Règlement de l'aviation canadien (RAC) 593**. Selon le **RAC 605.84** et les détails de l'**Appendice H du Standard 625 du RAC**, un aéronef immatriculé au Canada ne demeure navigable que s'il continue à respecter toutes les CN qui lui sont applicables. L'autorité de vol de l'aéronef risque de ne pas demeurer en vigueur si l'on ne se conforme pas aux exigences d'une CN. Pour faire une demande d'un autre moyen de se conformer, on doit se conformer aux exigences du **RAC 605.84** et le **Standard** mentionné ci-dessus.

Cette CN a été publiée par la division du Maintien de la navigabilité (AARDG), direction de la Certification des aéronefs, Transports Canada, Ottawa, tél. 613 952-4357.

**Numéro :** CF-2005-39

**Sujet :** Mauvais rivets montés sur le tube de conjugaison du manche pilote

**En vigueur :** 22 décembre 2005

**Applicabilité :** Les modèles suivants de Bombardier Inc. :

1. DHC-8-102, DHC-8-103, DHC-8-106, DHC-8-201, DHC-8-202, DHC-8-301, DHC-8-311, DHC-8-314, DHC-8-315, numéros de série 528 à 602 et 606.
2. DHC-8-400, DHC-8-401 et DHC-8-402, numéros de série 4003, 4004, 4006, 4008 à 4080 et 4082.

**Conformité :** La conformité est exigée comme il est indiqué, à moins que ce ne soit déjà fait.

**Contexte :** On a découvert sur plusieurs appareils que des rivets inappropriés ayant une résistance mécanique inférieure à ce qui est exigé avaient été posés sur le tube de conjugaison du manche pilote pendant la fabrication. Cette situation, si elle n'est pas corrigée, pourrait se traduire par une défaillance en cisaillement des rivets du tube de conjugaison du manche pilote advenant le coincement du circuit de commande en tangage, lorsque le pilote du côté du manche non coincé essaie de libérer le manche en exerçant une grande force sur celui-ci.

Bien qu'il n'y ait eu aucun incident connu de bris de rivet, une telle défaillance pourrait réduire la pilotabilité de l'appareil à cause d'un désaccouplement inattendu de la gouverne de profondeur et d'un important déplacement intempestif de la gouverne de profondeur libérée.

**Mesures correctives :**

1. **Applicables aux DHC-8-102, DHC-8-103, DHC-8-106, DHC-8-201, DHC-8-202, DHC-8-301, DHC-8-311, DHC-8-314, DHC-8-315, numéros de série 528 à 602, et 606.**

- (a) Dans les 5 500 heures dans les airs après la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, effectuer l'inspection des tubes de conjugaison de droite et de gauche du manche pilote pour déterminer le type de rivet posé, conformément à la Partie A des instructions de mise en œuvre du bulletin de service (BS) 8-27-104 de Bombardier, daté du 26 octobre 2004, ou à toute révision ultérieure approuvée par le Chef du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.
- (b) Si l'on découvre un rivet qui n'est pas du bon type ou qui ne peut être identifié, avant le prochain vol, remettre en état le tube de conjugaison du manche pilote conformément à la Partie B des instructions de mise en œuvre du bulletin 8-27-104 mentionné ci-dessus.

Selon le **RAC 202.51** le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien doit aviser par écrit le ministre de tout changement de nom ou d'adresse, dans les sept jours suivant ce changement.

Pour demander un changement d'adresse, veuillez contacter le **Centre des communications de l'Aviation civile (AARC)** à la **Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8**, ou **1 800 305-2059**, ou <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/centre/adresse/asp>.

**Canada**

**2. Applicable aux DHC-8-400, DHC-8-401 et DHC-8-402, numéros de série 4003, 4004, 4006, 4008 à 4080 et 4082.**

- (a) Dans les 5 500 heures dans les airs après la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, effectuer l'inspection des tubes de conjugaison de droite et de gauche du manche pilote pour déterminer le type de rivet posé, conformément à la Partie A des instructions de mise en œuvre de la révision «A» du bulletin de service (BS) 84-27-24 de Bombardier, daté du 28 septembre 2005, ou à toute révision ultérieure approuvée par le Chef du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.
- (b) Si l'on découvre un rivet qui n'est pas du bon type ou qui ne peut être identifié, avant le prochain vol, remettre en état le tube de conjugaison du manche pilote conformément à la Partie B des instructions de mise en œuvre du bulletin 84-27-24 mentionné ci-dessus.

**Autorisation :** Pour le Ministre des Transports,



pour B. Goyaniuk  
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

**Contact :** M. Philip Tang, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613 952-4379, télécopieur 613 996-9178 ou courrier électronique [tangp@tc.gc.ca](mailto:tangp@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.