



N°	CF-2006-08R1	1/2
Date d'émission	31 août 2009	

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-2006-08R1

Sujet : Survitesse du groupe de transfert de puissance du circuit hydraulique

En vigueur : 17 septembre 2009

Annulation : Remplace et annule la Consigne de navigabilité (CN) CF-2006-08, en date du 26 avril 2006.

Applicabilité : Tous les avions des modèles DHC-8-400, DHC-8-401 et DHC-8-402 de Bombardier Inc. portant les numéros de série 4001, 4003, 4004, 4006 et 4008 à 4184.

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

Contexte : Il y a eu réception de plusieurs rapports signalant qu'une perte de liquide dans le circuit hydraulique n° 2 avait entraîné une survitesse du groupe de transfert de puissance (PTU), ce qui a eu comme conséquence des variations de pression et une augmentation du débit du liquide dans le circuit hydraulique n° 1. Dans un cas, la logique de commande du circuit hydraulique n'a pas coupé le PTU, et la survitesse a persisté au point où le voyant d'avertissement n° 1 HYD FLUID HOT s'est allumé.

À titre de mesure provisoire destinée à éviter toute panne éventuelle des circuits hydrauliques n° 1 et 2, une révision a été apportée au manuel de vol (AFM), afin de demander de tirer le disjoncteur HYD PWR XFER en cas de perte totale du liquide hydraulique dans le circuit hydraulique n° 2.

L'insertion du modificatif temporaire (MT) n° 13 dans l'AFM avait été rendue obligatoire dans la version originale de la présente consigne. Cette obligation constitue maintenant la Partie I de la présente révision, et elle demeure en vigueur jusqu'à ce que la Partie II de ladite consigne soit exécutée.

La révision 1 de la présente consigne introduit la Partie II, laquelle rend obligatoire la modification de la logique de commande du PTU, notamment par la fourniture d'un dispositif automatique de coupure du PTU, en cas de perte de liquide dans le circuit hydraulique n° 2. De plus, on a révisé l'applicabilité de la présente consigne afin de supprimer les avions portant les numéros de série (N/S) 4185 et suivants, car une modification équivalente a été intégrée lors de la production de ces derniers.

Mesures correctives : **Partie I : Modificatif apporté à l'AFM**

Dans les 14 jours suivant la date d'entrée en vigueur de l'original de la présente consigne (31 mai 2006) :

1. Modifier le manuel de vol, PSM 1-84-1A, en y insérant le modificatif temporaire n° 13 en date du 14 juillet 2005, ou toute modification ultérieure dûment approuvée apportée à ce modificatif temporaire au manuel de vol.

2. Aviser tous les équipages de conduite des modifications découlant de ce modificatif temporaire au manuel de vol.

Nota : On a retiré les avions portant les N/S 4185 et suivants de l'applicabilité de la présente consigne, car une modification équivalente consistant à l'ajout d'une logique de commande du PTU [comprenant a) le Modsum 4-126354 et b) le Modsum 4-901472 ou le Modsum 4-901473] a été intégrée lors de la production de ces avions. Il est donc permis de modifier le PSM 1-84-1A de l'AFM en supprimant le MT n° 13 dans le cas des avions portant ces numéros de série spécifiques.

Partie II : Modification

- A. Dans les 6 000 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, modifier/remettre en état la logique de commande du PTU en y incorporant le Modsum 4-126425. La révision A du bulletin de service (BS) 84-29-22 de Bombardier en date du 24 février 2009, ou toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne, Certification des aéronefs, Transports Canada, comporte des directives approuvées concernant l'incorporation du Modsum 4-126425.

Nota : Dans le cas des avions des modèles DHC-8-400, DHC-8-401 et DHC-8-402 de Bombardier Inc. portant les N/S 4001, 4003, 4004, 4006 et 4008 à 4094, l'exécution des directives conformément à l'original du BS 84-29-22 de Bombardier en date du 5 décembre 2008, répond également au but visé par la Partie II de la présente consigne.

- B. Après exécution des directives que renferme la version originale du BS 84-29-22 en date du 5 décembre 2008, la révision A en date du 24 février 2009 ou toute révision ultérieure approuvée par le chef, Transports Canada, il est permis de modifier le PSM 1-84-1A de l'AFM en supprimant le MT n° 13.

Autorisation : Pour le Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Derek Ferguson
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

Contact : M. Richard Topham, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4357, télécopieur 613-996-9178, courrier électronique [CAW WEB Feedback@tc.gc.ca](mailto:CAW_WEB_Feedback@tc.gc.ca) ou tout Centre de Transports Canada.