



N°	1/2
CF-2009-01R1	
Date d'émission	
31 mars 2010	

# 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) 521 Division X**. 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 nationale des aéronefs, Transports Canada, Ottawa, tél. (613) 952-4357.

**Numéro :** CF-2009-01R1

**Sujet :** Arrêt des deux alternateurs

**En vigueur :** 20 avril 2010

**Révision :** Remplace la consigne de navigabilité CF-2009-01 publiée le 19 janvier 2009.

**Applicabilité :** Les avions DHC-8 des modèles 400, 401 et 402 de Bombardier Inc. portant les numéros de série 4001, 4003, 4004, 4006 et 4008 à 4154.

**Conformité :** Tel qu'indiqué ci-dessous.

**Contexte :** Quatre avions ont subi un arrêt des deux alternateurs à la suite du bris de la barre bus de dégivrage des hélices causé par un court-circuit avec la plaque d'appui.

On a par la suite déterminé que tout frottement ou contact entre une barre bus de dégivrage d'hélice et la plaque d'appui pouvait causer un court-circuit intermittent. Un tel court-circuit peut à son tour provoquer l'arrêt des deux alternateurs, ce qui, conjugué à une panne moteur en conditions givrantes, pourrait réduire la pilotabilité de l'avion.

La partie I de la présente consigne rend obligatoire la révision du manuel de vol de l'avion afin d'y insérer une procédure qui rétablit l'alimentation c.a. à la suite de la défaillance de l'alternateur n° 1 et de l'alternateur n° 2 alors que le dégivrage des hélices est en cours. De plus, afin de prévenir tout arrêt semblable des deux alternateurs, la partie II de la présente consigne rendait obligatoire l'application d'un produit d'étanchéité comme isolant entre les barres bus de dégivrage des hélices et la plaque d'appui.

La présente révision est publiée dans le but d'annuler la partie II de la présente consigne, partie qui a été remplacée par la consigne de navigabilité (CN) 2009-0114 de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) en date du 28 mai 2009. La CN 2009-0114 de l'AESA s'applique aux hélices de modèle R408/6-123-F/17 de Dowty Propellers, quel que soit leur numéro de série, et, de plus, elle rend obligatoire l'application d'un produit d'étanchéité, tant une première fois (comme l'exigeait la partie II de la version originale de la présente consigne) que de façon récurrente par la suite.

Nota : 1. Le bulletin de service (BS) D8400-61-66 de Dowty Propellers cité dans la CN 2009-0114 de l'AESA fait partie du BS 84-61-03 de Bombardier cité auparavant dans la partie II de la version originale de la présente consigne.

2. L'hélice est conçue dans un État membre de l'AESA, laquelle est tenue de s'acquitter des responsabilités de l'État de conception de tous les États membres de cette Agence.

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>.

**Mesures correctives :** **Partie I : Modification au manuel de vol de l'avion**

Dans les 30 jours suivant la date d'entrée en vigueur de la version originale de la présente consigne, 19 février 2009 :

- A. Modifier le manuel de vol PSM 1-84-1A en insérant le modificatif temporaire (MT) n° 14 en date du 10 mai 2006, ou toute modification ultérieure approuvée de ce modificatif.
- B. Aviser tous les équipages de conduite des modifications introduites par le modificatif temporaire du manuel de vol de l'avion.

**Partie II : Modification**

La partie II de la présente consigne est annulée, puisqu'elle est remplacée par la CN 2009-0114 de l'AESA en date du 28 mai 2009.

Nota : L'application préalable d'un produit d'étanchéité entre les barres bus et la plaque d'appui par incorporation du Modsum 4-163047, conformément à la version originale du BS 84-61-03 de Bombardier en date du 27 avril 2007, ou conformément à la révision A de ce même BS en date du 18 septembre 2007, est directement équivalente à l'application d'un produit d'étanchéité conformément aux instructions du BS d'alerte D8400-61-66 de Dowty Propellers en date du 9 février 2007, tel que le précise la CN 2009-0114 de l'AESA.

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

ORIGINAL SIGNÉ PAR

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 ou courrier électronique [CAWWEBFeedback@tc.gc.ca](mailto:CAWWEBFeedback@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.