



N°	1/2
CF-2011-31 Date d'émission 15 août 2011	

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 de la Norme 625 du RAC**, un aéronef immatriculé au Canada ne demeure en état de navigabilité 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, il faut répondre aux exigences du **RAC 605.84** et de la **Norme** mentionnée 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-2011-31

Sujet : Traitement thermique inadéquat de tiges poussoirs

En vigueur : 31 août 2011

Applicabilité : Les aéronefs DHC-8 de Bombardier Inc. :

modèles 102, 103, 106, 201, 202, 301, 311, 314 et 315 portant les numéros de série 413, 443, 450 à 452, 456, 458, 462 à 465, 467 à 470 et 473 à 588.

modèles 400, 401 et 402 portant les numéros de série 4001, 4003 à 4006 et 4008 à 4197.

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

Contexte : Il a été découvert que de nombreuses tiges poussoirs montées sur des DHC-8 des séries 100/200/300/400 avaient été fabriquées de tubes ayant reçu un traitement thermique inadéquat, c'est-à-dire 6061-T4 au lieu de 6061-T6. Ce traitement thermique inadéquat réduit sensiblement la résistance de ces tiges poussoirs. La rupture de ces dernières pourrait se traduire par une perte de commande de direction, des problèmes de maîtrise en direction de l'aéronef au sol ou un blocage de la trappe du train d'atterrissage avant qui pourrait empêcher ce dernier de rentrer ou de sortir.

La présente consigne rend obligatoire le remplacement de la tige poussoir visée.

Mesures correctives : **Partie I – S'applique aux aéronefs DHC-8 de modèles 102, 103, 106, 201, 202, 301, 311, 314 et 315 portant les numéros de série 464, 508, 511 à 513 et 515 à 588.**

Dans les 3000 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, incorporer la Modsum 8Q101334 en vue de remplacer la tige poussoir de commande de frein/direction visée portant la référence (réf.) 82710274-001. La révision A du bulletin de service (BS) 8-27-100, en date du 22 mars 2011, ou toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, contient des instructions approuvées pour l'incorporation de la Modsum 8Q101334.

L'incorporation de la Modsum 8Q101334 conformément à la version initiale du BS 8-27-100 de Bombardier, en date du 10 octobre 2008, satisfait à l'exigence de la partie I de la présente consigne.

Partie II – S'applique aux aéronefs DHC-8 de modèles 201, 202, 301, 311, 314 et 315 portant les numéros de série 552 à 588.

Dans les 6000 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, incorporer la Modsum 8Q101335 afin de remplacer la tige poussoir de la trappe du train avant portant la réf. 83232012-001. La version initiale du BS 8-32-156 de Bombardier, en date du 26 février 2010, ou toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, contient des instructions approuvées pour l'incorporation de la Modsum 8Q101335.

Partie III – S'applique aux aéronefs DHC-8 de modèles 400, 401 et 402 portant les numéros de série 4003 à 4005, 4009 à 4011, 4016, 4017 et 4024 à 4072.

En vertu du **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 (AACRC)** à **Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8** ou **1-800-305-2059** ou www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/centre/address.asp

Dans les 6000 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, incorporer la Modsum 4-113457 afin de remplacer la tige poussoir visée portant la réf. 83232012-001 de la trappe du train avant. La version initiale du BS 84-32-28 de Bombardier, en date du 19 juin 2008, ou toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, contient des instructions approuvées pour l'incorporation de la Modsum 4-113457.

Partie IV – S'applique aux aéronefs DHC-8 de modèles 400, 401 et 402 portant les numéros de série 4001, 4003 à 4006 et 4008 à 4072.

Dans les 3000 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, incorporer la Modsum 4-113455 afin de remplacer la tige poussoir visée portant la réf. 82710274-001 de commande de frein/direction et la tige poussoir visée portant la réf. 82710028-003 de commande de direction. La révision A du BS 84-27-21, en date du 22 mars 2011, ou toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, contient des instructions approuvées pour l'incorporation de la Modsum 4-113455.

L'incorporation de la Modsum 4-113455, conformément à la version initiale du BS 84-27-21 de Bombardier, en date du 10 octobre 2008, satisfait à l'exigence de la partie IV de la présente consigne.

Partie V – S'applique aux aéronefs DHC-8 de modèles 102, 103, 106, 201, 202, 301, 311, 314 et 315 portant les numéros de série 413, 443, 450 à 452, 456, 458, 462 à 465, 467 à 470 et 473 à 588.

Dans les 6000 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, incorporer la Modsum 8Q101333 afin de remplacer la tige poussoir visée portant la réf. 82710028-003 de commande de direction. La version initiale du BS 8-27-99 de Bombardier, en date du 10 octobre 2008, ou toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, contient des instructions approuvées pour l'incorporation de la Modsum 8Q101333.

Partie VI – S'applique aux aéronefs DHC-8 de modèles 400, 401 et 402 portant les numéros de série 4006, 4008, 4012 à 4015, 4018 à 4023 et 4073 à 4197.

- A. Dans les 6000 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, inspecter le numéro de lot de la tige poussoir portant la réf. 83232012-001 du mécanisme de la trappe du train avant conformément à la version initiale du BS 84-32-75 de Bombardier, en date du 30 mars 2010, ou à toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de la Certification des aéronefs de Transports Canada.
1. Si le numéro de lot de la tige poussoir ne correspond à aucun de ceux mentionnés dans le tableau du paragraphe 3.B (2) du BS mentionné ci-dessus, aucune autre mesure n'est requise, et la conformité à la partie VI de la présente consigne est obtenue.
 2. Si le numéro de lot de la tige poussoir correspond à l'un de ceux mentionnés dans le tableau du paragraphe 3.B (2) du BS mentionné ci-dessus, remplacer la tige poussoir conformément au paragraphe 3.B, Correction, du BS mentionné ci-dessus.
- B. À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, on ne doit poser aucune tige poussoir de remplacement/de rechange portant la réf. 83232012-001 et le numéro de lot mentionné dans le tableau du paragraphe 3.B (2) du BS mentionné ci-dessus.

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. Anthony Wan, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4357, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique CAWWEBFeedback@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.