



N°	1/2
CF-2012-15	
Date d'émission	
30 avril 2012	

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-2012-15

Sujet : Usure par frottement du fil de détection d'incendie du fuseau-moteur sur la fourche du train d'atterrissage principal

En vigueur : 14 mai 2012

Applicabilité : Les aéronefs DHC-8 de Bombardier Inc. des modèles 400, 401 et 402 portant les numéros de série 4001 à 4382.

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

Contexte : Deux (2) rapports en service ont fait état de frottement sur la fourche du train d'atterrissage principal. L'usure par frottement a été attribué au contact entre le fil de détection d'incendie du fuseau-moteur et la fourche du train d'atterrissage principal. Ce frottement peut mener à l'apparition de fissures et à la défaillance éventuelle de la fourche du train d'atterrissage principal.

La défaillance de la fourche du train d'atterrissage principal pourrait nuire à l'atterrissage en sécurité de l'aéronef. De plus, la défaillance du fil de détection d'incendie pourrait empêcher la détection d'un incendie dans le fuseau-moteur.

La présente CN exige l'inspection des fils de détection d'incendie du fuseau-moteur et la fourche du train d'atterrissage principal pour déceler les dommages, ainsi que la pose de nouveaux supports pour fixer le fil de détection d'incendie pour empêcher le frottement sur la fourche du train d'atterrissage principal.

Mesures correctives : Dans les 6000 heures de temps dans les airs ou les 36 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente CN, mettre en œuvre les mesures ci-dessous.

A. Effectuer une inspection visuelle détaillée (IVD) du fil de détection d'incendie des fuseaux-moteurs droit et gauche conformément aux consignes d'exécution de la révision A du bulletin de service (BS) 84-26-11 en date du 25 janvier 2012, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

1. Si des dommages sont constatés sur le fil de détection d'incendie, avant le prochain vol, le retirer et le remplacer par un nouveau fil de détection d'incendie conformément aux consignes d'exécution du BS cité ci-dessus. Procéder au paragraphe B de la présente CN.

2. Si aucun dommage n'est constaté, procéder au paragraphe B de la présente CN.

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

Canada

- B. Effectuer une IVD de la fourche du train d'atterrissage principal conformément aux consignes d'exécution du BS cité ci-dessus.
1. Si aucun dommage n'est constaté sur la fourche du train d'atterrissage principal, procéder au paragraphe C de la présente CN.
 2. Si les dommages constatés sur la fourche du train d'atterrissage principal sont à l'intérieur des limites précisées dans la figure 8 du BS cité ci-dessus, avant le prochain vol, réparer la zone endommagée conformément aux consignes d'exécution à la figure 9, étapes 1-10 du BS cité ci-dessus. Procéder au paragraphe C de la présente CN.
 3. Si les dommages constatés dépassent les limites précisées dans la figure 8 du BS cité ci-dessus, avant le prochain vol, communiquer avec le service d'assistance de la série Q de Bombardier pour obtenir les consignes de réparation approuvées. La réparation approuvée doit spécifiquement faire référence à la présente CN. Procéder au paragraphe C de la présente CN.
- C. Installer les nouveaux supports et les pièces associés dans le fuseau-moteur conformément aux consignes d'exécution du BS cité 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. Robert Farinas, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4357, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique ADs@tc.gc.ca ou tout Centre de Transports Canada.