



N°	1/2
CF-2013-19	
Date d'émission	
18 juillet 2013	

# 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-2013-19
- Sujet :** Contrefiche de stabilisation du train d'atterrissage principal – Serrage excessif et graissage insuffisant du joint de l'axe de la contrefiche secondaire
- En vigueur :** 31 juillet 2013
- Applicabilité :** Les aéronefs de Bombardier Inc. modèle DHC-8-400, -401 et -402 portant les numéros de série 4001 à 4454.
- Conformité :** Dans les 1000 heures de temps dans les airs ou dans les 6 mois, selon la première de ces deux éventualité, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à moins que ce ne soit déjà fait.
- Contexte :** On a signalé deux incidents en service au cours desquels un côté du train d'atterrissage principal (MLG) n'a pas permis le verrouillage train sorti, ce qui a donné lieu à une indication de train d'atterrissage non verrouillé. Dans les deux cas, le train d'atterrissage principal a fini par sortir et par se verrouiller en position sortie grâce à l'utilisation du système de sortie de secours ou à une succession de cycles du train d'atterrissage principal. L'enquête a permis d'établir que, dans les deux cas, les contrefiches secondaires de la contrefiche de stabilisation du train d'atterrissage principal avaient été insuffisamment graissées et que les boulons de fixation des contrefiches secondaires avaient été serrés de façon excessive.
- Ne pas sortir et verrouiller en position sortie le train d'atterrissage principal pourrait compromettre l'atterrissage sécuritaire de l'aéronef.
- La présente CN rend obligatoires l'inspection, la correction, au besoin, et la lubrification des deux joints de l'axe de la contrefiche secondaire de la contrefiche de stabilisation du train d'atterrissage principal.
- Mesures correctives :**
- A. Vérifier le jeu des deux joints de l'axe de la contrefiche secondaire de la contrefiche de stabilisation du train d'atterrissage principal conformément à la version originale du bulletin de service (BS) 84-32-121 de Bombardier, en date du 27 mai 2013, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.
1. Si le jeu est de 0,001 pouce (0,025 millimètre) ou plus, passer à la partie B de la présente CN.
  2. Si le jeu est de moins de 0,001 pouce (0,025 millimètre), le corriger conformément aux consignes d'exécution du BS mentionné ci-dessus. Passer à la partie 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](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/centre/address.asp)

Canada

S'il est impossible de corriger le jeu conformément aux consignes d'exécution du BS mentionné ci-dessus, communiquer avec le bureau d'assistance technique de Bombardier concernant une réparation approuvée. La réparation approuvée doit spécifiquement renvoyer à la présente CN. Après l'incorporation de la réparation approuvée passer à la partie B de la présente CN.

- B. Lubrifier le joint de l'axe de la contrefiche secondaire de la contrefiche de stabilisation du train d'atterrissage principal conformément aux consignes d'exécution du BS mentionné ci-dessus.

Note : L'achèvement de la présente CN n'atténue pas l'obligation de se conformer à la tâche existante numéro 320001-201 du CEM.

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

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Derek Ferguson  
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

**Contact :** Robert Farinas, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4357, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique [CN-AD@tc.gc.ca](mailto:CN-AD@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.