



N°	CF-2014-18	1/2
Date d'émission	19 juin 2014	

# 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-2014-18
- ATA :** 32 **Certificat de type :** A-142
- Sujet :** Train principal – Levier de la pompe à main du frein de stationnement mal arrimé dans le fuseau moteur droit
- En vigueur :** 3 juillet 2014
- Applicabilité :** Les aéronefs de Bombardiers Inc. modèle DHC-8-400, -401 et -402 portant les numéros de série 4001 à 4419.
- Conformité :** Dans les 3000 heures de temps dans les airs ou 18 mois, selon la première de ces deux éventualités, 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 un (1) incident en service, alors que le levier de la pompe à main du frein de stationnement du train principal n'était pas bien fixé dans le fuseau moteur droit et s'était détaché de son support de montage. Pendant la sortie du train principal, le levier non fixé a changé de position, ce qui a provoqué un coincement avec le fuseau moteur et en a par la suite percé la structure.
- Une enquête a permis d'établir que la goupille de retenue de sécurité utilisée pour fixer solidement le levier est sensible aux erreurs de manipulation. Un levier de la pompe à main du frein de stationnement mal fixé peut se déplacer de sa position de rangement et se coincer contre le train principal, nuisant à l'atterrissage de l'aéronef en toute sécurité.
- La présente CN rend obligatoire le retrait du levier de la pompe à main du frein de stationnement du train principal du fuseau moteur droit.
- Mesures correctives :** Incorporer le ModSum 4-113803 de Bombardier et retirer le levier de la pompe à main du frein de stationnement du fuseau moteur droit. La version initiale du bulletin de service (BS) 84-32-118 de Bombardier, en date du 8 avril 2014, ou toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, contient les instructions approuvées pour incorporer le ModSum 4-113803.

Note :Le levier de la pompe à main du frein de stationnement peut être réinstallé dans le compartiment d'équipement droit, à la discrétion de l'exploitant, par l'incorporation du ModSum 4-113804, conformément au BS 84-32-119 de Bombardier.

L'incorporation du ModSum 4-113723 de Bombardier, qui décrit le retrait du levier de la pompe à main du frein de stationnement du fuseau moteur droit et sa réinstallation dans le compartiment d'équipement droit, satisfait également aux exigences de la présente CN. La version initiale et la révision A du BS 84-32-99 de Bombardier, en date du 26 janvier 2012 et du 2 octobre 2012, respectivement, ou toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, contiennent les instructions approuvées pour incorporer le ModSum 4-113723.

**Autorisation :** Pour le ministre des Transports,

*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.