Transports Canada Transport Canada

TP 6980E
(12/2007)

Numéro 2/2007

feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

TC-1002408

Canada

Tables des matières

Section **page**

Aéronefs 3
Hélices 6
Moteurs 7
Prenez Garde 9
CN Relatives Aux Équipements 10
Symposiums, Salons Et Ateliers Pour Les Tea 2007-2008 10
FAA Bulletins Spéciaux D'information De La Navigabilité (Saib) 11
Rapports de difficultés en service 13
Avis De Pièces Non Approuvées Par La FAA 29
Avis De Pièces Non Approuvées (Upns) 32

Feed*Back* est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine Feed*Back* de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit à la rédactrice.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Stéphanie Thibault, rédacteur *FeedBack*
Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : *thibaus@tc.gc.ca*
Télé: 613-952-4360
Fax: 613-996-9178
Internet: *http://www.tc.gc.ca/cawis-swimn/*

Les articles publiés dans Feed*Back* sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des Techniciens d'entretien d'aéronef (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 591 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les rapports de difficultés en service (RDS) sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre grammatical ou orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Changement d'adresse ou de format

Pour nous aviser d'un changement d'adresse, ou pour recevoir Feed*Back*, ou pour vos commentaire lié à la distribution (exemplaires en double, retrait de la liste de distribution, modification du profil linguisitique, etc.), veuillez communiquer avec :

Le Bureau de commandes
Transports Canada
Sans frais (Amérique du Nord) : 1-888-830-4911
Numéro local : 613-991-4071
Téléc. : 613-991-2081

Courriel : *MPS@tc.gc.ca*
Internet : *www.tc.gc.ca/Transact*

Internet : *www.tc.gc.ca/Transact*Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine Feed*Back* , veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

FeedBack is the English version of this publication.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2007.

TP 6980F

Numéro de convention de la Poste-publications: 40063845

Aéronefs

BOMBARDIER CL215 RDS N° 20060427007

Défaillance hydraulique à bord

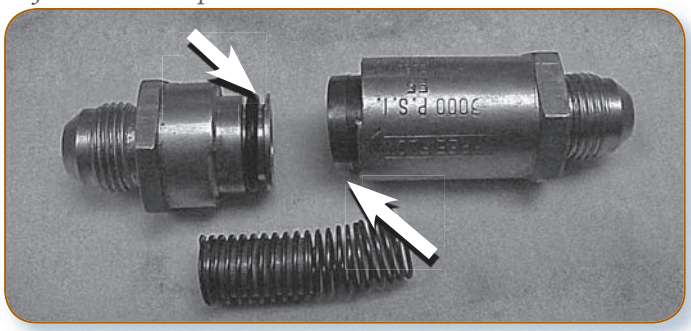
Après avoir largué sa charge d'eau, les deux trappes de citerne ne se sont pas refermées ni verrouillées. L'avion a subi une défaillance hydraulique complète. L'avion a sorti son train d'atterrissage grâce à la procédure d'urgence et est retourné à la base pour se poser en toute sécurité.

Après examen du circuit à la recherche d'anomalies, on a découvert que le clapet de non-retour unidirectionnel de la conduite principale sous pression à la référence voilure 54, sur le bord d'attaque de l'aile droite, était défectueux. Ce clapet de non-retour empêche le liquide hydraulique sous pression de revenir vers la pompe entraînée par moteur lorsqu'on utilise le matériel d'essai au sol ou la pompe hydraulique auxiliaire.

Le corps du clapet de non-retour est fabriqué en aluminium. Après avoir reçu des rapports de défaillance de ce clapet de non-retour, Bombardier (Canadair) a publié le bulletin de service (BS) 215-0466 (clapets de non-retour en acier inoxydable) pour corriger le problème.

Transports Canada recommande fortement que les exploitants appliquent le BS 215-0466 à la première occasion. Il y a deux clapets de non-retour par avion.

Défaillance du clapet à cet endroit

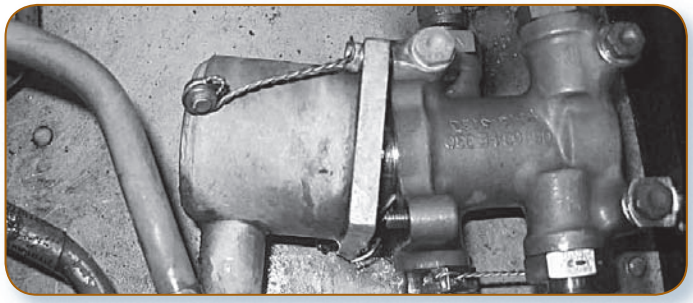


DE HAVILLAND DHC 8-102 RDS N° 20061212006

Atterrissage train avant rentré d'un DHC 8-102

Lors de la rentrée du train d'atterrissage, l'équipage a entendu un bruit étrange, suivi d'une perte de liquide hydraulique dans le circuit n° 2. L'équipage a effectué les procédures pertinentes de sortie du train d'atterrissage, mais il n'a pas été en mesure de sortir le train d'atterrissage. Il a piloté l'avion pendant plusieurs heures afin de brûler du carburant, tout en tentant de sortir le train avant. Ses efforts ont été vains, et il a effectué un atterrissage train rentré sur une piste couverte de neige compactée. La trappe du train avant et des zones du radôme de l'avion ont subi des dommages.

D'après la première vérification effectuée par le personnel de maintenance, il a été établi que l'électrorobinet de séquence de la trappe du train principal gauche s'était rompu, ce qui avait causé la perte de liquide dans le circuit hydraulique n° 2. On ignore pour l'instant pourquoi le train avant n'est pas sorti dans le mode de sortie de secours. Une enquête est actuellement en cours pour en déterminer la cause.



CESSNA 560 XL RDS N° 20061220006

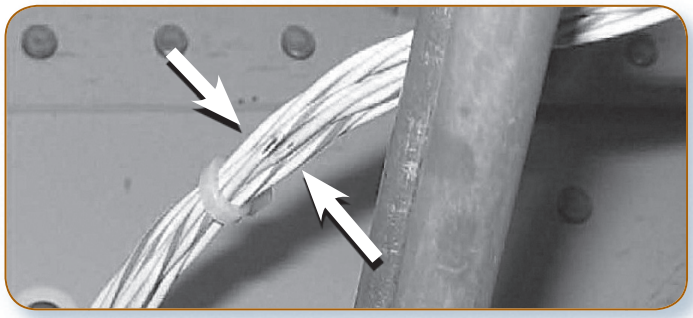
Vérifiez votre niveau de carburant

L'indicateur gauche de quantité de carburant s'est allumé pendant une descente. Le code de défaillance indiquait que la sonde n° 3, portant la référence 66082813, était défectueuse. Une vérification plus approfondie a permis d'établir que le câblage à l'intérieur du réservoir gauche était usé par frottement en deux (2) endroits (référence voilure 116.0), sur le dessus de la conduite du robinet pilote carburant. Le faisceau n'était pas bien fixé.

On n'a décelé aucune marque d'usure par frottement dans le réservoir carburant droit, mais on a également découvert que le faisceau de câbles que renfermait ce dernier était mal fixé.

On a envoyé à Cessna un rapport sur les conditions en service pour signaler cette anomalie.

La vérification des câbles à l'intérieur du réservoir pour voir s'ils comportaient des marques d'usure par frottement a évité au TEA d'avoir à rouvrir le réservoir après ravitaillement en carburant de l'avion.



DE HAVILLAND DHC 5
(BUFFALO) RDS N° 20070110004

Perçage d'un gros conduit de sortie par la chaleur

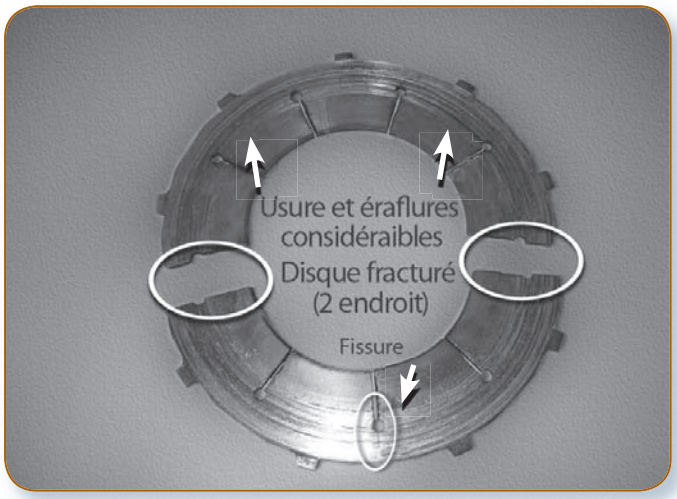
Pendant une vérification de maintenance (B4), lors de la dépose du pneu n° 1 pour l'entretien courant des roulements de la roue, un morceau du disque est tombé du bloc freins. On a déposé ce dernier et on l'a remplacé par un bloc freins en bon état de fonctionnement.

Une inspection du bloc freins déposé a permis d'établir qu'un rattrapeur de jeu de frein s'était grippé, défaillance qui a amené le disque de frein à ne plus être perpendiculaire à la fusée de la roue. La force qui en avait résulté avait exercé une contrainte sur le disque, ce qui avait provoqué la rupture de ce dernier et avait également éraflé les garnitures de frein, en plus d'endommager la surface du disque.

D'après le calendrier d'inspection du DHC-5A, on dépose les roues du train principal aux 200 heures (vérification B) pour inspecter les freins et les roulements des roues. Lors de la plus récente vérification B3, on n'avait décelé aucune anomalie qui pouvait laisser croire à l'existence d'un problème.

La base de données fait état de nombreuses ruptures de disque signalées dues à une multitude de causes : corrosion, serrages inappropriés, pièces non conformes et pièces soupçonnées d'être non autorisées. Ces rapports ne se limitent pas à un type spécifique d'aéronef, c'est pourquoi il ne semble donc ne pas y avoir de tendance.

Continuez de signaler toute anomalie conformément à la sous-partie 591 du RAC, afin d'aider Transports Canada à identifier toute tendance spécifique.

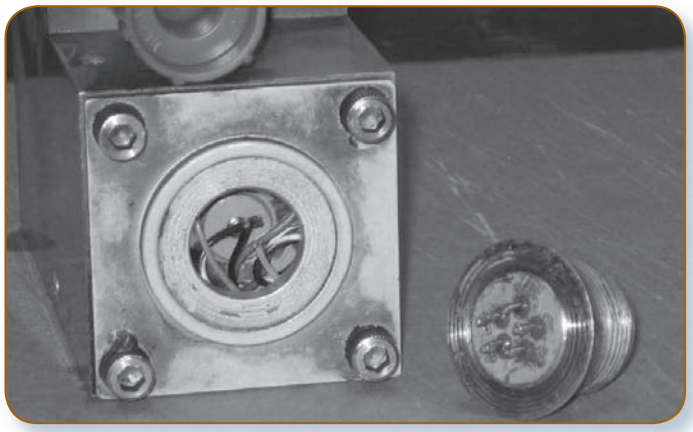


DE HAVILLAND DHC 6-300 RDS N° 20070131001

Fluctuation du débit de carburant

L'équipage de conduite a signalé que le débit de carburant du moteur n° 1 fluctuait sans qu'aucun autre paramètre du moteur ne soit touché. Le personnel de maintenance a recherché l'anomalie dans le circuit, il a permuté les jauges d'un côté à l'autre, il a effectué des points fixes, mais il n'est pas parvenu à trouver l'anomalie dans le circuit. L'appareil a été autorisé à voler. Après le vol suivant, l'équipage de conduite a signalé que l'anomalie était toujours présente. Le personnel de maintenance a commencé à chercher plus en profondeur et il a découvert que le bossage de la fiche encastrée du transmetteur de débit de carburant n° 1 s'était séparé du boîtier principal, ce qui permettait aux câbles de faire contact avec le boîtier pendant le vol, en raison des vibrations normales, et de court-circuiter le transmetteur. Ce composant était installé sur l'appareil depuis 2001. On a installé un transmetteur neuf et remis l'appareil en service.

Il se peut que la fiche encastrée du transmetteur de débit de carburant ait antérieurement été serrée excessivement, ce qui peut avoir contribué à l'anomalie en question.



DE HAVILLAND DHC 8-300 RDS N° 20070202014

Criquage du pare-brise en raison de l'amorçage d'arcs sur des connecteurs de dégivreur

Pendant le vol, de la fumée et des flammes se sont mis à jaillir de la partie supérieure du pare-brise du copilote. Quelques secondes plus tard, ce pare-brise présentait plusieurs criques. Des techniciens ont remplacé la borne L2, qu'ils avaient retrouvée brûlée, ainsi que le pare-brise criqué.

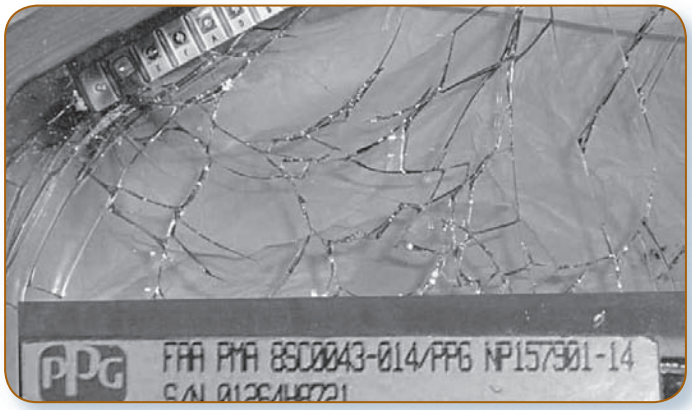
On a publié l'article 2001-09-3040 de l'ISAR pour aviser les exploitants des incidents dans lesquels il y a eu surchauffe des connecteurs d'un dégivreur de pare-brise ayant provoqué un dégagement de fumée dans le poste de pilotage. Les constructeurs ont recommandé que l'on procède à une inspection visuelle des bornes et des goujons de mise à la masse du dégivreur, afin d'assurer que ces

pièces n'étaient pas desserrées et qu'il n'y avait aucun signe visible de surchauffe/décoloration. Depuis la publication de l'article 2001-09-3040 de l'ISAR, on continue de signaler d'autres incidents relatifs à des connecteurs dégageant de la fumée. De plus, on a signalé deux autres cas dans lesquels l'amorçage d'arcs sur des connecteurs du dégivreur a entraîné le criquage du pare-brise.

D'après une enquête menée par PPG Aerospace et Bombardier Aéronautique, la cause la plus probable de ces incidents est le mauvais raccordement entre le câblage de l'appareil et le bornier du dégivreur du pare-brise.

Pour empêcher que ne survienne tout autre incident de ce genre, on apporte actuellement des modifications au manuel de maintenance de l'aéronef pour fournir des limites de serrage des vis du bornier du dégivreur du pare-brise. On ajoutera une note spéciale pour insister sur l'importance de cette limite de serrage. Si les câbles d'alimentation L1 et L2 ne sont pas bien fixés et serrés, il peut y avoir amorçage d'arcs sur l'élément chauffant et criquage du pare-brise. De plus, on révise actuellement la tâche d'inspection de zone 211, pour inclure une note avisant les techniciens de porter une attention particulière afin de déceler les signes de surchauffe des borniers du dégivreur du pare-brise. On doit retirer le couvercle des borniers pour inspecter le câblage raccordé à ces derniers, et on doit s'assurer que ceux-ci sont fixés et qu'ils ne présentent aucun signe visible de surchauffe/ternissement.

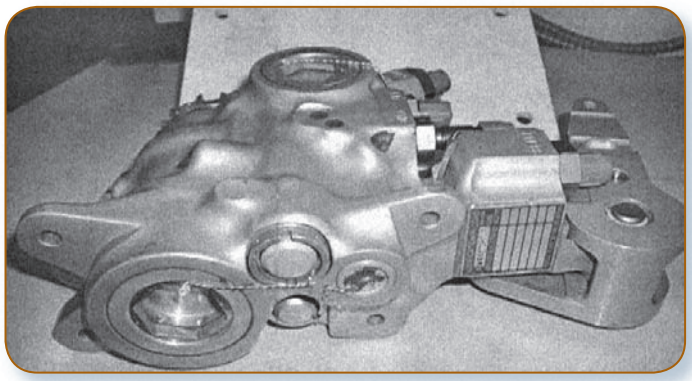
Comme mesure de précaution, il se peut que les exploitants veuillent inspecter les raccords du bornier du dégivreur du pare-brise, afin de vérifier si ces derniers sont bien fixés et s'ils sont en bon état. Les vis MS51957-26 des bornes de capteur CB, DA ou FE doivent être vissées à un couple de serrage de 15 à 20 lb-po (1,69 à 2,26 Nm). Les vis MS51958-59 des bornes d'alimentation et de retour L1 et L2 doivent être vissées à un couple de serrage de 20 à 25 lb-po (2,26 à 2,83 Nm). Après le serrage, on doit pourvoir les vis de marques témoins ou les identifier clairement (réf. : AMM 20-14-01, Torque Procedure and Identification of Fasteners - Maintenance Practices).



DE HAVILLAND DHC 8 RDS N° 20070301003

Crique dans le corps d'un vérin de déporteur de roulis

En effectuant l'inspection extérieure avant le vol, le pilote a remarqué un égouttement de liquide hydraulique provenant du carénage du rail de volet n° 3 de droite. On a décelé une fuite dans le vérin du déporteur de roulis extérieur. En déposant ce vérin, on a découvert que son corps était criqué dans la région entourant l'un des bouchons, ce qui avait provoqué le dévissement de ce bouchon. La crique s'étendait sur toute la circonférence de la partie filetée du corps du vérin où le bouchon était vissé. Après remplacement de ce vérin, l'appareil a été remis en service.



NOTE : Le carénage du rail de volet indiqué sur la photo, n'est pas l'unité défectueuse. Ceci a pour but d'illustration seulement.

La crique du corps du vérin s'étend sur toute la circonférence du bouchon causant le dévissement. Seulement le filage sécuritaire qui tenait le bouchon.

DE HAVILLAND DHC 8-300
(HÉLICE HS 14SF23) RDS N° 20061211005

Vibration de l'hélice n° 1 – Coupure de moteur en vol

Pendant le vol de croisière, le pilote a signalé une vibration légère à modérée sur l'hélice n° 1. Lorsque la vibration de l'hélice est devenue excessive, le pilote a réduit la puissance moteur pour descendre. Il a ensuite placé l'hélice n° 1 (manette de commande) à la position de démarrage et de mise en drapeau (arrêt de la vibration), et il a coupé le moteur en question. Avant la coupure, tous les paramètres du moteur n° 1 indiqués étaient normaux.

Le personnel de maintenance a effectué un point fixe moteur à basse puissance et il a vérifié la vibration de l'hélice. Après la coupure, on a décelé un égouttement d'huile sur l'hélice n° 1. Une inspection plus détaillée a permis d'établir que la bague de roulement de la pale n° 4 s'était fragmentée en de nombreux morceaux.

La firme Hamilton Sundstrand (HS) a mentionné que la rupture de la bague de roulement avait pu prendre naissance en raison de brèches provoquées par des piqûres de corrosion, des serrages excessifs, des impacts, la constriction par des particules dures et l'amorçage d'arcs par la foudre. Les brèches provoquées par de tels incidents servent de points de naissance à l'écaillage, lequel, dans des conditions normales de chargement, peut par la suite se traduire par la rupture en fatigue d'une bague. Pour aider à combattre la corrosion, HS recommande l'utilisation d'un inhibiteur de corrosion volatil dans l'huile de lubrification que renferme le moyeu d'hélice.

HS a également mentionné que même si cette bague de roulement s'est fragmentée, plus de 20 années d'expérience sur le terrain corroborent le fait que la pale de l'hélice continuera de demeurer à l'intérieur du moyeu de l'hélice.

CESSNA 185
(HÉLICE D3A34C403B DE MCCAULEY) RDS N° 20061025004

Goujons de montage d'hélice desserrés

Le technicien serrait les contre-écrous en fibre sur les goujons de montage de l'hélice lorsque l'un de ces contre-écrous a continué de tourner en semblant ne pas se serrer du tout. Il a alors essayé un contre-écrou neuf et il a obtenu le même résultat. Il a ensuite remarqué qu'il était en fait en train de tirer le goujon de montage hors du moyeu de l'hélice.

Il a par la suite été établi que, lors de l'installation précédente de l'hélice, le contre-écrou n'avait pas été serré adéquatement, conformément au couple de serrage recommandé.

On a par la suite vérifié que les 6 goujons de montage n'avaient pas satisfait aux essais de couple et ils avaient été déposés. Lors de leur dépose, l'un des 6 goujons avait à peine été serré manuellement, et on a remarqué que ses filets étaient remplis d'aluminium. On avait posé un goujon surdimensionné, conformément aux directives de McCauley. Il est également possible que ce problème ait été causé par un serrage excessif.

PRATT & WHITNEY PT6A-34
(DHC 3 TURBO OTTER) RDS N° 20061004008

Perçage d'un gros conduit de sortie par la chaleur

Pendant l'inspection systématique des parties chaudes (HSI) aux 1 800 heures de l'exploitant, on a décelé une crique dans le gros conduit de sortie. Cette crique se trouvait sur le dôme, au joint à double paroi. Ce gros conduit de sortie avait récemment été révisé et il avait totalisé 1 677 heures en service depuis cette révision.

Un autre RDS avait récemment fait état du fait que pendant le remplacement systématique régulier d'un injecteur de carburant, on avait également décelé des dommages sur le gros conduit de sortie. Une inspection plus détaillée avait également permis de déceler que la chaleur avait percé un gros trou dans une couche du conduit et qu'il y avait eu formation de criques dans le deuxième conduit. Il s'agissait du quatrième gros conduit de sortie avec lequel cet exploitant avait des problèmes.

Le principal facteur de perforation par la chaleur d'un gros conduit de sortie est habituellement la forme défectueuse du jet de l'injecteur de carburant, laquelle crée un point chaud.

Lorsque les exploitants envoient leurs injecteurs de carburant pour l'inspection systématique aux 400 heures, il pourrait être bon qu'ils demandent d'abord qu'on procède à une « vérification du débit d'alimentation des injecteurs de carburant » avant le nettoyage des injecteurs. Cela pourrait permettre d'établir si une réduction de l'intervalle d'inspection des injecteurs de carburant à moins de 400 heures est justifiée.

Il est fortement recommandé que tous les exploitants de PT6A se conforment au Bulletin d'information sur l'entretien (SIL) n° PT6A-116R1 intitulé « Borescope Inspection in Conjunction with Fuel Nozzle Check » [Inspection endoscopique avec vérification des injecteurs de carburant] de P&WC. La révision 1 de ce SIL présentait une inspection du bord de fuite des aubes mobiles de TC pour les moteurs PT6A-6 à –36 (turbine de travail simple).

DE HAVILLAND DHC 8 300 RDS N° 20060424008

SYNCHRONISATION / JEU EXCESSIF DES HÉLICES

Colonne à ressort de commande de moteur

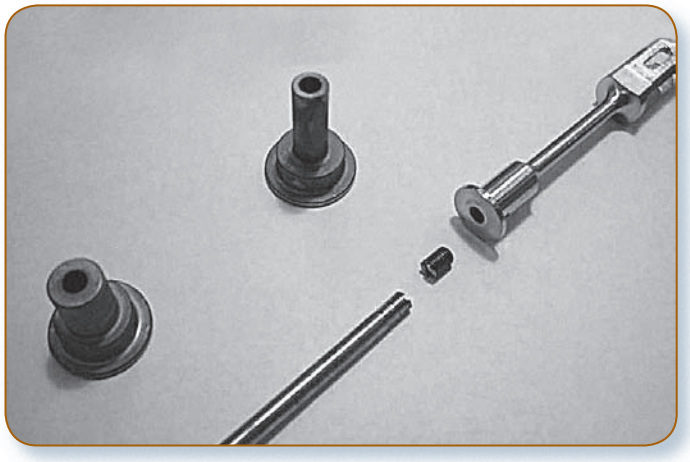
L'équipage de conduite a signalé un jeu excessif des hélices et une mauvaise synchronisation de ces dernières, dont la vitesse variait dans la plage comprise entre moins (–) 5 et plus (+) 7 tr/min.

Après démontage à l'atelier de révision, on a découvert que l'arbre était endommagé dans la zone du trou de rivet de l'arbre (portant la référence MS204170AD3). Il semble que le diamètre du trou du rivet ne laisse qu'une quantité minimale de matériau autour de l'arbre et affaiblit donc ce dernier.

D'autres anomalies semblables ont été signalées concernant ce même problème.

Le titulaire du certificat de type a mené une enquête et il a établi que l'arbre de la colonne à ressort s'était rompu en 2 endroits, en raison d'une fatigue mégacyclique due à un faible chargement. Il y a eu rupture au trou d'un rivet et à la base des filets.

Malgré le faible taux de rupture de l'arbre de la colonne à ressort, le titulaire du certificat de type apportera une modification visant à améliorer le produit, afin de remplacer l'arbre par un matériau plus résistant à la fatigue. On réduira le diamètre du trou de rivet et on augmentera la taille de la chape de l'arbre.



HUGHES 369HS RDS N° 20070201008

Fuite de carburant dans le joint d'arbre de la poignée des gaz

Peu après le démarrage, on a décelé une importante fuite de carburant dans le joint d'arbre CECO de la poignée des gaz. La génératrice de démarrage était saturée de carburant, alors que l'hélicoptère fonctionnait toujours. On a immédiatement coupé le moteur, afin d'éviter un incendie très probable. Le pilote a mentionné qu'il s'agissait du deuxième incident du genre qu'il vivait.

Le personnel de maintenance a remplacé le FCU, et la génératrice de démarrage a été déclarée en bon état de service.

Grâce à une vérification de dernière minute par le pilote, on a évité de justesse un incendie au sol ou en vol.

Comme l'a démontré cet incident de fuite de carburant, il est toujours bénéfique de jeter un deuxième coup d'oeil.

EMBRAER 135LR
(ALLISON AE-3007 A1) RDS N° 20070126001

Rupture du roulement de butée n° 4 de la turbine

Alors qu'il volait en montée à 280 noeuds, l'équipage a entendu une forte détonation, suivie de nombreuses indications EICAS (système d'affichage des paramètres réacteurs, de mise en garde et d'alerte) non précisées, et l'ITT (température turbine interne) mesurée se trouvait dans la plage « jaune ».

Il y a eu coupure moteur intempestive, et l'agent de bord a signalé la présence de fumée blanche à l'intérieur de la cabine. L'équipage a envisagé la possibilité de tenter un redémarrage du moteur, mais il a remarqué que la quantité d'huile indiquée était de 3 pintes trop basse. L'équipage s'est dérouté vers l'aéroport le plus proche et un téléchargement en provenance du CCM a permis d'établir qu'un message relatif à la présence de débris dans l'huile avait récemment été signalé.

L'examen au démontage du moteur a permis d'établir que le roulement à billes n° 4 s'était rompu. Ce roulement est le roulement de butée du rotor N2 et il relie le compresseur à l'arbre de la turbine.

Les roulements à billes sont souvent utilisés comme roulements de butée sur les moteurs à turbine à gaz. Les roulements conçus pour résister à la poussée dans une direction en particulier sont munis d'une bague plus grosse du côté sur lequel s'exerce la poussée. Lors de l'installation de ce type de roulement, il faut toujours s'assurer que le côté approprié se trouve vers la poussée axiale.

FAIRCHILD SA227
(GARRETT TPE331-11) RDS N° 20070108009

Rupture à l'emplanture d'une aube de turbine de 1er étage

Pendant la préparation à l'atterrissage, lors de la sortie du train, on a entendu une « forte détonation », suivie d'un « sifflement ». On a cru que ce sifflement était causé par une fuite dans le joint d'une porte de la cabine, mais il n'y a eu aucune perte de pressurisation de la cabine. L'appareil a effectué un léger mouvement de lacet, mais l'équipage a cru que ce mouvement pouvait être dû à un vent de travers. À quelque 2 NM du terrain d'aviation, l'indicateur de pression d'huile s'est allumé et le copilote a confirmé que ce dernier indiquait une basse pression d'huile. Après un atterrissage sans incident, le pilote a effectué un arrêt complet du moteur visé avant de rouler jusqu'à l'aire de trafic.

Des passagers ont signalé que de la fumée et des flammes sortaient de l'échappement juste avant l'arrêt complet du moteur. Les pilotes n'ont reçu dans le poste de pilotage aucune indication de surchauffe.

L'examen au démontage du moteur a permis d'établir qu'il y avait eu rupture à l'emplanture d'une aube de roue d'une turbine du 1er étage. Lors de l'inspection précédente par le constructeur d'origine du moteur, le nombre total d'heures depuis l'installation des aubes était de 350 et le nombre total de cycles, de 478.

Le constructeur d'origine du moteur enquête toujours sur la cause principale de la rupture de l'aube de la turbine.

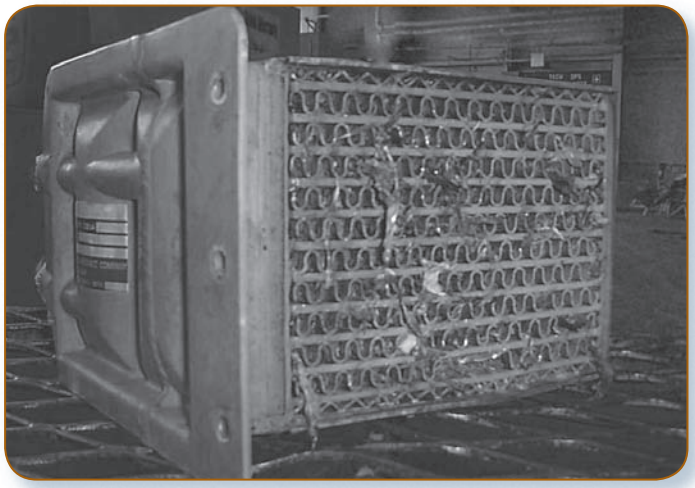
BOMBARDIER CL600 2B19
(RJ100) (CF34-3) RDS N° 20061118001

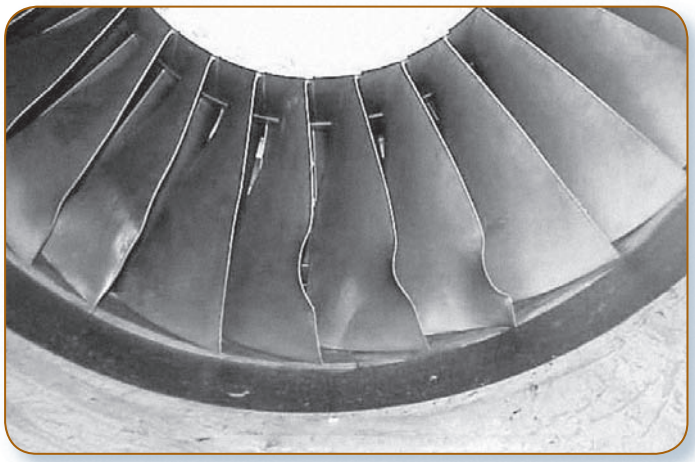
Dommages aux pales d'une soufflante de moteur causés par un impact d'oiseau

Peu après le décollage, lors de la rentrée du train, on a senti une vibration dans tout l'appareil. L'équipage a signalé que l'intensité de cette vibration augmentait et diminuait selon la position de la manette des gaz.

L'appareil est revenu à l'aéroport d'où il avait décollé et il a atterri sans incident. Le personnel de maintenance a observé que plusieurs des pales de la soufflante du moteur n° 1 avaient été endommagées et que des restes d'oiseau se trouvaient sur le refroidisseur d'huile.

Les impacts aviaires sont toujours dangereux, en particulier au décollage, lors de la sollicitation haute puissance des moteurs.





BOMBARDIER CL600 2B19
(RJ100) (CF34-3) RDS N° 20070507008

Treillis du bâti moteur criqué

Au cours d'une inspection de phase 6, on a décelé une crique dans la partie droite du treillis du bâti moteur. Cette crique se situait au joint soudé supérieur intérieur qui fait la jonction avec la cloison pare-feu du moteur.

La dernière inspection détaillée du treillis du bâti moteur avait eu lieu au cours d'une inspection de phase 4 qui remontait à 300 heures. Il existe un document d'inspection supplémentaire (71-21-01) ainsi qu'un bulletin de service (CC7-71-001) qui enjoignent d'inspecter le treillis du bâti moteur.

Les tubes du treillis du bâti moteur sont fixés à 4 endroits sur la cloison pare-feu de la nacelle. Le treillis est renforcé par des goussets et il est soudé à chaque point d'assemblage.

Une ou plusieurs inspections additionnelles des parties soudées du treillis constituent des éléments importants, en particulier à la suite de vols dans de la turbulence ou d'atterrissages durs.

Si un ou plusieurs éléments du treillis (ou du bâti) moteur subissent des dommages importants, il se peut qu'un événement catastrophique survienne, y compris la séparation complète d'un moteur de l'aile.

Prenez Garde

Conséquences du non-respect des instructions du constructeur

Un avion Lockheed L188C participait à des opérations aériennes de lutte contre un feu de forêt dans une région montagneuse austère, et l'équipage venait tout juste de terminer le largage de son produit extincteur. Le pilote a appliqué la puissance maximale et réglé les volets de façon appropriée pour remonter de sa basse altitude et s'écarter de ce milieu potentiellement dangereux. Le pilote a ensuite remarqué qu'il fallait solliciter anormalement le manche pilote (plus d'ailerons était nécessaire) et il a alors réglé la compensation et la puissance moteur. Un membre d'équipage est allé inspecter la voilure à un hublot et il a remarqué des dommages à la partie extérieure du volet droit.

Le pilote a réduit la vitesse, a avisé les contrôleurs de la circulation aérienne du voisinage et a demandé que des véhicules d'intervention d'urgence se tiennent prêts. En vue de l'atterrissage, l'équipage de conduite a exécuté la liste de vérifications pour un atterrissage « sans volets » et « freins surchauffés », puis a réduit la vitesse pour vérifier la pilotabilité de l'avion. Peu après un atterrissage sans anicroche, le personnel de maintenance a remarqué qu'un morceau de 5 pieds de longueur du panneau de volet s'était séparé du volet droit et qu'il pendait, accroché au rail de volet.

L'exploitant a procédé à un examen détaillé et à une vérification de fonctionnement, et il a confirmé que le volet de 22 pieds de longueur était bien réglé et que la symétrie des volets de gauche à droite était correcte. De plus, le système de verrouillage de la symétrie des volets fonctionnait normalement et qu'il n'avait pas été actionné. Tous les galets et les rails de volet étaient en bon état de fonctionnement, et on a

vérifié que le fonctionnement des volets était conforme aux manuels pertinents du constructeur.

Un examen plus poussé a révélé que la semelle de longeron inférieure présentait une réparation de raccordement effectuée par un exploitant précédent qui n'était pas conforme au manuel des réparations structurales. De plus, certaines exigences du bulletin de service (BS) 409 du constructeur sur l'espacement des rivets sur les panneaux de volet n'avaient pas été complètement respectées. Plus particulièrement, le matériau de remplacement des panneaux de volet était du 2024 plutôt que le 7075 précisé dans le manuel des réparations structurales. Il semble que le morceau de panneau de volet se soit séparé à la réparation de raccordement non approuvée.

Le matériau 2024 moins robuste du panneau de volet peut aussi avoir été un facteur contributif à la séparation du panneau de volet. Dans le milieu rude de la lutte contre les feux de forêt à basse altitude, les volets sont soumis à des vibrations aéroélastiques plus intenses et à des réglages et à des cycles de fonctionnement des volets plus fréquents.

À la suite de ce qui précède, l'Aviation civile de Transports Canada profite de l'occasion pour rappeler l'importance de respecter les manuels, les bulletins de service et les lettres d'information de service des constructeurs. Comme on l'a vu précédemment, les conséquences d'un non-respect des instructions du constructeur peuvent gravement compromettre la sécurité de l'avion, de son équipage et de ses passagers.

CN Relatives Aux Équipements

Transports Canada s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme Transports Canada ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement. Transports Canada a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements.

Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de Transports Canada, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante :

http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn

HONEYWELL	2007-0059	UE	Navigation – Système ACAS II Honeywell – Modification [Installation de diodes de découplage sur les lignes HDG (cap) et ATT (attitude) valides]
HONEYWELL	2007-07-12	É.-U.	Changements non annoncés, en vol, de la position calculée à bord des avions dotés des calculateurs de système de gestion de vol identifiés dans la consigne de navigabilité
INTERTECHNIQUE-ZODIA	2006-0286	UE	Bouteilles d'oxygène de réserve – Dépose/vidange
SUPERIOR	2007-04-19	É.-U.	Séparation du cylindre
SUPERIOR	2007-04-19	É.-U.	Séparation du cylindre

Symposiums, Salons Et Ateliers Pour Les Tea 2007-2008

ATLANTIQUE - 24 au 26 avril 2008

Delta St. John's
120 rue Gower, St-Jean, NF
A1C 6K4

Tél: 1-888-793-3582 ou
(709)-739-6404

Télécopieur: (709)570-1622

Intérnet: *reservations.deltahotels.com*

FAA Bulletins Spéciaux D'information De La Navigabilité (Saib)

Les Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité (SAIB) sont un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité.

http://www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/

Nº de SAIB	Fabricant	Modèle	Date (MM/JJ/AAAA)
NM-07-48	Gulfstream Aerospace Corporation	Gouvernes – Tenon de renvoi d'angle de servocommande d'aileron	09/11/2007
CE-05-27R1	Cessna Aircraft Company	Gouvernes – Tenon de renvoi d'angle de servocommande d'aileron	09/06/2007
CE-07-46	Bulkhead Universal Fittings	Fuselage – Raccords de cloison	09/06/2007
NM-07-47	Boeing Company, The	Escaliers escamotables avant du Boeing modèle 737	09/06/2007
CE-07-43	Volkswagen	Couple de boulon de culasse de moteur Volkswagen	09/04/2007
CE-07-44	Construction amateur	Portes	09/04/2007
NE-07-42	Turbocompresseurs ou composants de commande connexes	Composants révisés par Statesville AeroTech Services	09/04/2007
CE-07-45	American Champion Aircraft Corp.	Gouvernes	08/24/2007
NE-07-41	La Division Pratt & Whitney	Ruptures d'aubes/disques du 2e étage de la turbine HP du JT9D de Pratt & Whitney (P&W)	08/03/2007
NM-07-40	Embraer - Empresa Brasileira de Aeronautica S.A.	Incident de train d'atterrissage sur l'EMB-135/145 d'Embraer	07/09/2007
NM-07-39	Gulfstream Aerospace Corporation	Incident de train d'atterrissage sur l'EMB-135/145 d'Embraer	06/28/2007
SW-07-37R1	Garlick Helicopters, Inc.	Corrosion sur une pale du rotor principal	06/21/2007
CE-07-38	Diamond Aircraft Industries GmbH	Précision dans le manuel de vol de l'avion	06/19/2007
NM-07-36	Boeing Company, The	Plaque de mise à la masse et tresse de métallisation pour améliorer les liaisons électriques entre les tubes de Pitot et la structure de l'avion.	06/08/2007
CE-07-35	Lange Flugzeugbau	Inspecter les manchons du câble de gouverne de direction.	06/01/2007
SW-07-34	Agusta S.p.A.	Antenne cadre de navigation VOR	05/29/2007
SW-07-33	Bell Helicopter Textron	Raccords rapides	05/02/2007
CE-07-32	DG Flugzeugbau GmbH	Semelles de longeron d'aile	04/26/2007
NM-07-31	McDonnell Douglas Corporation	Conduites de vidange de carter hydraulique rigides	04/24/2007
NM-07-30	Sikorsky Aircraft Corporation	Pale de rotor principal	04/19/2007
NE-07-23R1	Thompson Products Inc.	Pompes carburant entraînées par moteur	04/18/2007

Nº de SAIB	Fabricant	Modèle	Date (MM/JJ/AAAA)
SW-07-29	Agusta S.p.A Bell Helicopter Textron	Traverses tubulaires d'atterrisseur à patins haut	04/18/2007
NM-07-27	Boeing Company, The	Raccord d'appui de verrou de porte de soute côté pont principal numéro neuf	04/17/2007
SW-07-28 corrigé 04/07/2007	Brantly International Inc.	Criques dans les pales de rotor	04/17/2007
NM-07-26	Bombardier Inc.	Défaillances des volets par temps froid	04/05/2007
NE-07-24	Kelowna Flightcraft R & D Ltd.	Intercommunication carburant	04/03/2007
NE-07-25	Bombardier Inc.	Capots d'accès d'inverseur de poussée	04/03/2007
SW-07-22R1	Eurocopter France	Rondelles-frein dentelées	04/03/2007
NE-07-09R1	Teledyne Continental Motors	Inspections périodiques des ensembles cylindres Eci pour déceler des criques dans la culasse en aluminium.	03/21/2007
NM-07-20	Embraer – Empresa Brasileira de Aeronautica S.A.	Enregistreurs de données de vol	03/21/2007
SW-07-21	Chet Raspberry Inc. (CRI) Erickson Air-Crane Company Heavy Lift Helicopters Inc.	Tête de rotor de queue	03/21/2007
CE-06-11R1	Sierra Hotel Aero Inc.	Sélecteurs du circuit de carburant	03/14/2007
CE-07-18	Raytheon Aircraft Company	Demi-charnières de gouverne de profondeur et de direction	03/14/2007
NM-07-19	Boeing Company, The	Jeu des compensateurs d'aileron côté extérieur	03/14/2007
SW-07-17	MD Helicopter Inc.	Biellette de sortie latérale de combinateur (biellette de combinateur), référence 600N7636	02/16/2007
SW-07-16	Robinson Helicopter Company	Décollement du revêtement des pales de rotor	02/09/2007
CE-07-15	B-N Group Ltd.	Train d'atterrissage FHL et composants	02/06/2007
CE-01-41R1	Cessna Aircraft Company	Criques dans les volants en plastique ou non métalliques	01/10/2007
NM-07-14	Boeing Company, The	Tableau d'extinction incendie APU/soute (APU/CFCP) M10444	01/03/2007
SW-07-13	Airbus Dassault-Aviation Eurocopter France Pilatus Aircraft Limited	Bouteille d'oxygène de réserve	12/11/2006
NM-07-12	Boeing Company, The	Faisceau de fils W138 et ajouter des manchons de protection aux faisceaux de fils des ventilateurs d'équipement.	11/27/2006
NM-07-11	Bombardier Inc.	Accumulateurs de circuit de freinage	11/24/2007

Rapports de difficultés en service

LÉGENDE

JASC Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants
N° RDS No de contrôle RDS de TC. – À mentionner lors de correspondance ou de requête
RGN Région TC d'où provient le RDS :

PAC = Pacifique PNR = Prairies et Nord ONT = Ontario QUÉ = Québec ATL = Atlantique RCN = Ottawa (AC)
VAR = Plus d'une région

Marque/Modèle d'aéronef	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	No RDS	Rég.
AEROSPATIALE						
AS 350B	6730	SERVOCOMMANDE	AC67244	HORS SERVICE	20070118011	PNR
AS 350B1	5510	BOULON	350A13111620	USÉ	20070118010	ONT
AS 350B2	2910	INTERRUPTEUR HYDRAULIQUE	MS2771923	REBUT	20070108007	PAC
AS 350B2	2913				20070221008	ONT
AS 350B2	5300	TRAVERSE BIDIRECTIONNELLE	350A3821003	CRIQUÉ À 2 ENDROITS	20070226009	PAC
AS 350B2	6310	ACCOUPLEMENT FLEXIBLE	350A35105901	CRIQUÉ	20070329001	PNR
AS 350B2	6320	COQUILLE	350A32315520	REBUT	20070108004	PAC
AS 350B2		INTERRUPTEUR	MS2771923	NON SIGNALÉ	20070316001	PAC
AS 350B3	6730				20070213009	PNR
AS 350BA	6220	RESSORT D'ABSORP. R/P	704A33341003	BRISÉ	20070205001	PAC
AS 350D	5320	PROFILÉ		NON SIGNALÉ	20070204001	QUE
ATR 42 300	2434				20070111014	ONT
ATR 42 300	2497		7004544713		20070315004	ONT
ATR 42 300	2710	RONDELLE	S27010022120100	FENDUE	20070201005	ONT
ATR 42 300	3260				20070315003	ONT
ATR 42 300	3418				20070315001	ONT
ATR 42 300	5600				20070306004	ONT
ATR 42 320	2797				20070328001	ONT
AIR TRACTOR						
AT 802	5753	REVÊT. INF. COMPT. VOLETS	204382	CRIQUÉ	20070115014	MAR
AT 802		SILENC. RÉCHAUFF. CABINE	NPN	BRISÉ	20070316002	PAC
AT 802A		PARE-FEU SOUDÉ	804501	CRIQUÉ	20070313009	PAC
AIRBUS						
A310 308	2497			SURCHAUFFÉ	20070313003	NCR
A320 214	5600	CALCUL. CHAUFF. FENÊTRE	66642023	DÉFECTUOSITÉ	20070103002	ONT
A320 214	7200				20070115004	ONT
BAE - UK						
3112	3250	TRAIN AVANT	BOOA702852A	HORS SERVICE	20070212003	PNR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
3112	5600	PARE-BRISE	1379628C401	NON SIGNALÉ	20070131007	PNR
3212	2300				20070126012	PNR
3212	2360				20070111017	PNR
BEECH						
100	1000	BOULON	817861018	CRIQUÉ	20070108010	NCR
100	3260	RELAIS DE TRAIN D'ATTER.	MC815A51	SURCHAUFFÉ	20070207001	ONT
100	5711	LONGERON	5016000355	CRIQUÉ 1	20070209019	PNR
100	5753	ENS. GALETS	99160011	USÉ	20070124003	PNR
1900C	3220				20070108001	NCR
1900C	3260				20070108002	PAC
1900C	7120			USÉ PAR FROTT.	20070228006	PAC
1900D	2397	FIL	J176037	COURT-CIRCUITÉ	20070308002	PNR
1900D	3244	ROULEMENTS		DÉTRUITS	20070212010	ONT
1900D	5610	PARE-BRISE DROIT	11438402522	ÉCLATÉ	20070305004	PNR
200	2100	ROULEMENT	206SZZC	CAGE DÉSINTÉGRÉE	20070126010	PNR
200	3230				20070122008	PNR
200	3233	ENS. ARBRE	5082021811	CRIQUÉ	20070111018	PNR
200	5610				20070105006	PAC
200	5754	BORD D'ATTAQUE		BRÛLÉ	20070327001	MAR
200	7310	GAINE D'INJECT. DE CARBUR.	311992001	CRIQUÉE	20070202009	PNR
200		RAIDISSEUR EN Z	97440019101	CRIQUÉ	20070115017	PNR
76	3233	ARBRE DE VÉRIN	INCONNU	FRACTURÉ	20070220007	PNR
76	3497	CONNECT. DE PLATEAU KR87		DÉBRANCHÉ	20070129006	PAC
95B55	5210				20070227005	PNR
99	7261				20070220002	ONT
A100	2750				20070216002	QUE
A100	3230	BOÎTIER D'ENGRENAGES	115811020651	HORS SERVICE	20070321001	ONT
A100	7600	BRASURE, COMM. RALENTI	5052456849	CRIQUÉ	20070130003	PNR
A100	7600	CÂBLE DE COMM. RALENTI	9938000521	SÉPARÉ	20070123001	ONT
A100		MANOCONTACT	1225P363	DÉFECTUEUX	20070312006	PNR
B100	3260				20070206002	QUE
B100	5610	FENÊTRE GAUCHE	50420066137	ÉCLATÉE	20070208002	NCR
B200	2497	COMM. D'ÉCLAIR. À CCI	1003641621	DÉFECTUEUX	20070122010	PNR
B200	2720				20070114004	PNR
B200	3250	ROTULE DE COUPLE	1018100327	USÉE DE PART EN PART	20070329008	PAC
B200	3260				20070226010	PNR
B200	3310	VOYANT D'ÉTIQ. INFÉR. GAUCHE		NON SIGNALÉ	20070207007	PNR
B200	3442	INDICAT. DE RADAR MÉTÉO	66311400	HORS SERVICE	20070114003	PNR
B200	5321	COUVERCLE DE VOYANT	11543008435	CRIQUÉ	20070326003	PNR
B200		GÉNÉRATRICE TACH N1	MS250384	NON SIGNALÉE	20070316003	PNR
B300	3297	FILS ROBINET COUPE-FEU		NON SIGNALÉS	20070329009	PNR
B300	5210	PLAQUE	1014300327	DÉFECTUEUSE	20070226005	MAR
B300	5420	PANNEAU	1019800013	CRIQUÉ	20070322001	MAR
B99	2730	TUBE DE CONJUGAISON	1155240465	CRIQUÉ	20070212007	PNR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
C90A	2510	BOUCLE ROTATIVE	110198301	EN BON ÉTAT	20070209001	ONT
C90A	2612	DÉTECTEURS INCENDIE	473275	NEUFS	20070202015	PNR
C90A	2810	GARNITURE D'ÉTANCHÉITÉ		NEUVE	20070202016	PNR
C90A	5347	BOUCLE ROTATIVE	1101983	EN BON ÉTAT	20070207003	ONT
C90A	5347	BOUCLE ROTATIVE	1101983	EN BON ÉTAT	20070221004	ONT
C90A	5347	BOUCLE ROTATIVE	1101983	EN BON ÉTAT	20070221003	ONT
E95	5610	ENS. FENÊTRE	35410291652	BRISÉ	20070322011	PNR
BELL TEXTRON - CAN						
206B	6210	206-010-200-133		BOSSELÉ	20070223007	PNR
206B	6210	PALES ROTOR PRINCIPAL	206010200133	NEUVES	20070131004	PNR
206B	6230	JEUX DE CÔNES	206010003001	AU REBUT	20070302004	PNR
206B	6230	MÂT	206010332121	HORS SERVICE	20070321011	PNR
206B	6310	ACCOUPLEMENT	206040118001	REGARNIR	20070306002	PNR
206B	6330				20070216007	QUE
206B	7323	ENS. RÉGULATEUR	23065121	ARBRE DE LEV. RAIDE	20070227007	NCR
206B	7323	ENS. RÉGULATEUR	23065121	ARBRE DE LEV. RAIDE	20070227009	NCR
206B	7323	ENS. RÉGULATEUR	23065123	ARBRE DE LEV. RAIDE	20070227011	NCR
206B	7323	RÉGULATEUR TURBINE TRAV.	23076061	DÉFECTUEUX	20070119002	PNR
206L	6520	BOÎTIER D'ENGR. ROT. ARR.	206040402003	FUITE	20070327009	PNR
206L 1	2432	DIODE	301265AA	HORS SERVICE	20070202006	ONT
206L 1	7921	ROUET	206061432031	CRIQUÉ	20070105005	PAC
206L 4	2820				20070216001	QUE
206L 4	5532	DÉRIVE	206020113217	ENDOMMAGÉE	20070126006	PNR
407	6510				20070129007	NCR
427	6320				20070216006	NCR
430	6420				20070201001	NCR
BELL TEXTRON - USA						
204B	6710	COUDE DU COLLECTIF	2040011841	RÉPARABLE	20070122011	PNR
205A 1	5302	RACC. POUTRE ARR. CELLULE	205030767015	CRIQUÉ	20070126007	PNR
205A 1	5315	ÂME POUTRE PRINCIPALE	205030163405	NEUVE	20070321008	PNR
205A 1	7921	ENS. SOUFFLANTE-TURBINE	R34665	AUBE MANQUANTE	20070228005	PAC
212	3246	SEMELLE, EXTÉR. AVANT	D2571	CRIQUÉE	20070226007	PAC
212	5313	RACCORD. LONGERON	212030132047	CORRODÉ	20070228004	PNR
212	6510	RESSORT	204040608001	BRISÉ	20070223005	ONT
212				CRIQUE	20070227001	QUE
BELLANCA						
8GCBC#	2750	CÂBLE	19023	EFFILOCHÉ	20070320006	PNR
8GCBC#	2750	CÂBLE	19023	EFFILOCHÉ	20070320008	PNR
8GCBC#	8520	TUBE DE TRANSFERT D'HUILE	INCONNU	DESSERRÉ	20070227004	ONT
BOEING						
727 223	2822	CONTACTS	50086003	BRÛLÉ	20070213003	ONT
727 225	2130	JOINTS DE PORTE		DÉFECTUEUX	20070202003	ONT
727 225	2612	FIL	W27260718	COURT-CIRCUITÉ	20070202004	ONT

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
727 227	2742	BOÎTIER D'ENGRENAGES	651948218	NON SIGNALÉ	20070205007	PAC
727 227	3211	BOULON DE TOURILLON	69634801	CISAILLÉ	20070119011	NCR
727 247	2752	JOINT TORIQUE	NAS1611130	DÉFECTUEUX	20070305001	PNR
727 247	3230	AMPOULE	387	DÉFECTUEUSE	20070323004	PNR
737 210C	2120	TURBOREFROIODISSEUR	20405010	NON SIGNALÉ	20070306003	ONT
737 210C	5610				20070110002	ONT
737 35B	8011	DÉMARREUR APU	360581217	EXPLOSE AU DÉMARR.	20070312003	MAR
737 522	5600	FENÊTRE	5717623133	ÉCLATÉ	20070226002	MAR
737-86N	2133	RACCORD D'ACCOUPL.	14C3308	FUITE/DÉFAUT D'ALIGN.	20070221007	NCR
757 236	3140				20070226001	ONT
757 236	3442		20414440406		20070227002	ONT
767 300	2821	FILTRE À CARBURANT	218371	SALE	20070201002	QUE
767 306	1230		PNNAS16128A		20070130004	NCR
767 306	3800	PAUPIÈRE D'INVERSEUR	CA6250556BL	CRIQUÉE	20070312004	NCR
BOMBARDIER						
BD 100 1A10	2230	BLOC MANETTE DES GAZ	1007610001	NEUF	20070322012	NCR
BD 700 1A10	2710	AILERON	SDGC4191000	NON SIGNALÉ	20070117001	QUE
BD 700 1A10	7200	SONDES TAT FUS. ET MOT.	0102AH2AF	NON SIGNALÉES	20070118007	QUE
BD 700 1A11	3810	VALVE DE MISE À L'AIR LIBRE	4E32612	OUVERTE	20070129003	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	2120				20070128002	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	2340	CONN. ÉLECTR. P1RU	M2430823F	CORRODÉ	20070219011	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	2400	FIL	PA204D8	BRÛLÉ	20070321005	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	2497				20070302001	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	BLOC COMM ÉLECTR. VOLETS		NON SIGNALÉ	20070213001	ONT
CL600 2B19 (RJ100)	2750	VOLETS	N.D.	COINCÉS	20070111003	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	VOLETS	N.D.	COINCÉS	20070111004	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	VOLETS	N.D.	COINCÉS	20070111005	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	VOLETS	N.D.	COINCÉS	20070115003	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	VOLETS	N.D.	COINCÉS	20070123002	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	LEVIER COMM. VOLETS	7805013	USAGÉ	20070208001	ONT
CL600 2B19 (RJ100)	2750	VOLET DE COURBURE		NON SIGNALÉ	20070131002	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	VOLET DE COURBURE		NON SIGNALÉ	20070131003	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	FIL		BRISÉ	20070201004	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750				20070111006	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750				20070111011	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2752	ACTIONNEUR		NON SIGNALÉ	20070205003	ONT
CL600 2B19 (RJ100)	2752	VÉRIN DE VOLET	852D10019	JEU LINÉAIRE	20070123005	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2752	VÉRIN DE VOLET	852D10019	N'ABSORB. PAS GRAISSE	20070118008	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2752	VOLETS		COINCÉS	20070214001	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2752				20070102004	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2780	VOLET DE COURBURE		NON SIGNALÉ	20070118002	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2782	VOLETS	N.D.	DÉFECTUEUX À ZÉRO	20070219009	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	2840	CALC. QUANT. CARBURANT	73664310	INC	20070124001	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	2910	BLOC GUIDE-FILS	TA3050052403	USÉ	20070108003	PAC

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
CL600 2B19 (RJ100)	2910	ENS. TUYAU FLEXIBLE	AE2460260G0074	FUITE	20070123013	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	2913	COND. VIDANGE DE CARTER	AE7090072	RACC. DESSERRÉ	20070118009	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	3050				20070105001	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	3210	TRAIN D'ATTERRISSAGE	5321103	NON SIGNALÉ	20070301002	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	3234				20070131005	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	3320	ENS. VOYANTS	BC10065005	NON SIGNALÉ	20070106001	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	3320	ENS. DOUILLE	BB100200258	BRÛLÉ	20070315002	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	3418	PALETTE ANGLE D'ATTAQUE	0861HB	DÉFECTUEUSE	20070205002	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	4930	BLOC DE COMM. ÉLECTR.	21188002	CODES D'ANOMALIE	20070321013	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	4930	RÉGULATEUR DE CARBURANT	388273010	FUITE INTERNE	20070108005	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	4930	CONDUITE DE CARBURANT	38834491	USÉ PAR FROTTEM.	20070202002	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	5210	GÂCHE D'ÉTANCHÉITÉ	600315351001	RÉPARÉ	20070207002	ONT
CL600 2B19 (RJ100)	5220	TRAPPE D'ÉVAC. SORTIE	H341935	NON SIGNALÉE	20070109003	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	5220	BOÎTIER	1196411	CORRODÉ/CRIQUÉ	20070312005	PNR
CL600 2B19 (RJ100)	5440	BLOC GUIDE-FILS	TA305002403	USÉ	20070123008	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	5551	COUSSINET	600210713	SEC (AUCUNE LUBRIF.)	20070122005	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	5551	COUSSINET	600210713	SEC (AUCUNE LUBRIF.)	20070122006	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	5610	FENÊTRE LATÉRALE	NP13932200	NON SIGNALÉ	20070104001	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	5610	FEN. LATÉR. G. POSTE PILOT.	NP1393229	CRIQUÉ	20070119001	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	5700	BORD D'ATTAQUE VOILURE	6001201687S	BOSSELÉ	20070222002	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	7110				20070302002	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	7220				20070126013	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	7230	PALE DE SOUFFLANTE	VARIOUS	DÉFORMÉE	20070219001	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	7321				20070104002	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	7713	COND. PRINC. ALIM. MANIFOLD	X8905	FENDUE	20070320003	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	7830	FAISC. FILS, CONT. ARRÊT GAZ	22858222801	USÉ PAR FROTTEM.	20070222001	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	7931	COUV. PLAQUE À SUPPORTS		DÉLOGÉ	20070206003	MAR
CL600 2B19 (RJ440)	3246	ROUE DU TRAIN PRINCIPAL	50105711	NON SIGNALÉE	20070202018	NCR
CL600 2B19 (RJ440)	5610	PARE-BRISE	1393215	ÉCLATÉ	20070225001	NCR
CL600 2C10 (RJ700)	2910	ENS. SUPP. PRESSION HYDRAUL.	CN6272017203	SÉPARÉ	20070329002	NCR
CL600 2C10 (RJ700)	3222	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	7339FT160T	FUITE	20070117008	NCR
CL600 2C10 (RJ700)	3250	CIBLE PROX. TRAIN AVANT	521621	MANQUANTE	20070121001	NCR
CL600 2C10 (RJ700)	3252	AMORTISS. DE SHIMMY	498003	NON SIGNALÉ	20070306006	NCR
CL600 2C10 (RJ700)	3320	BALLAST	BR900022	PAS DE TRACE DE BRÛL.	20070103001	NCR
CL600 2C10 (RJ700)	5610	FEN. LATÉR. G POSTE PILOT.	601R3303311	CRIQUÉ	20070117007	NCR
CL600 2C10 (RJ700)	5610				20070202019	NCR
CL600 2C10 (RJ700)	5610				20070329004	NCR
CL600 2D15 (705)	2360	AVION CRJ	CL6002D15	MARQUES BRÛLURES	20070320010	PAC
CL600 2D15 (705)	2360	CARÉNAGES ET STRUCTURE		MARQUES BRÛLURES	20070329003	MAR
CL600 2D15 (705)	2752	VOLETS		COINCÉ	20070219003	MAR
CL600 2D15 (705)	2782	ACTIONNEUR DE BEC	7663854	DÉCLENCHÉ	20070221002	MAR
CL600 2D15 (705)	7260	JOINT CARB. BOÎTIER AUX.	4115T43PO3	MANQUANT	20070323003	MAR
CL600 2D15 (705)	7830	INVERSEUR DE POUSSÉE		NON SIGNALÉ	20070320005	MAR
CL600 2D15 (705)	7830	INVERSEUR DE POUSSÉE		NON SIGNALÉ	20070322004	MAR
CL600 2D24 (RJ900)	5610				20070123014	NCR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
CL600 2D24 (RJ900)	5610				20070123015	NCR
BRITTEN NORMAN						
BN2A 26	3251	COLLIER D'ORIENTATION	NB046547R	BRISÉ	20070202008	PAC
CANADAIR						
CL215 1A10	5330	REVÊT. FUSELAGE		CRIQUÉ	20070321012	PNR
CL215 1A10	5711	CAPUCHON DE LONGERON	2151003268	CRIQUÉ	20070226008	PNR
CL215 6B11(CL215T)	2730	TUBE DE CONJUGAISON	215T926362	ROULEMENT LÂCHE	20070330001	QUE
CL215 6B11(CL415)	2913	POMPE HYDRAULIQUE	65WE01042	NON SIGNALÉ	20070202013	QUE
CL600 2A12(601)	2720	COUSSINET	600902461	NON SIGNALÉ	20070221001	ONT
CL600 2A12(601)	2760	TIGE	6009260273	CORRODÉ	20070301004	ONT
CL600 2A12(601)	2910	CONDUITE DE RETOUR Nº 3	600752406	DÉFECTUEUX	20070328003	ONT
CL600 2A12(601)	3233	VÉRIN TRAIN AVANT	6008500185	NON SIGNALÉ	20070125001	NCR
CL600 2A12(601)	5610	PARE-BRISE DROIT	6003303026	CRIQUÉ	20070209023	PNR
CL600 2B16(604)	2820	TUBE	600624623	BLOCAGE PARTIEL	20070109001	NCR
CL600 2B16(604)	7600		2100140007	DÉFECTUEUX	20070308003	ONT
CL600 2B16(604)					20070219002	NCR
CESSNA						
152	3245	TUBE	923150	DÉFECTUEUX	20070223008	PAC
152	3452				20070228007	PAC
152	5510	LONGERON	43200156	CRIQUÉ	20070214003	QUE
152	5730	REVÊTEMENT DE VOILURE		CRIQUÉ	20070131006	NCR
152	5754	REVÊT. BORD D'ATTAQUE	4330106	CRIQUÉ	20070118001	PNR
172D	3222	COMPAS SUPÉRIEUR	5430358	CRIQUÉ	20070110003	ONT
172E		ENTRETOISE	829	RIVETS CISAILLÉS	20070216004	PAC
172M	2300	INTERRUPTEUR AVIONIQUE		NON SIGNALÉ	20070228009	PAC
172M	2497	VOYANT, AVERT. HTE TENSION	21351	FIL BRÜLÉ	20070208004	MAR
172M	7110	SUPPORT PHARE D'ATTERR.	5521335	CRIQUÉ	20070313005	PAC
172N	2434	ALTERNATEUR	DOFF10300B	RÉPARÉ	20070215004	PNR
172P	6113	CLOISON AV. CASSEROLE	5503214	CRIQUÉ	20070313002	PAC
172R	1420	FICHE ÉLECTRIQUE		CORRODÉ	20070202017	PAC
172S	3340	INTERR. PHARE D'ATTERR.	CM358910	NON SIGNALÉ	20070215001	NCR
207	3245	CHAMBRE À AIR DE PNEU	7008006	CRIQUÉ	20070320007	PNR
208	7110	ENS. VERROU	S32471	DESSERRÉ	20070321006	PAC
401	3211	SUPPORT D'ATTACHE VÉRIN	50110131	DESSERRÉ	20070115015	PNR
401	3213	COMPAS	50411148	NON SIGNALÉ	20070126011	NCR
401B	3231	VIS DE RÉGLAGE	8411131	BRISÉ	20070125002	PNR
402C		SUPPORT, GUIGNOL DE VOLET	51220465	CORRODÉ, BRISÉ	20070123009	PNR
421B	5620	HUBLOT	51116052	CRIQUÉ	20070228008	PAC
425	3510	CONDUITE D'OXYGÈNE	510010951	CORRODÉ	20070213005	PAC
525	2900	ROBIN. MISE EN CHARGE HYD.	991242339	DÉFECTUEUX	20070213002	PNR
550	2120	SOUDURES	651510314	DÉCOLLEMENT	20070328002	ONT
550	2500	BOUCLE ROTAT. CEINT. SÉCUR.	497900312	DÉFECTUEUSE AU TEST	20070205005	ONT
550	2500	BOUCLE ROTATIVE		EN BON ÉTAT	20070221005	ONT

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
550	2510	BOUCLE ROTATIVE	110193201	GRIPPAGE	20070209003	ONT
550	2520	BOUCLE ROTATIVE		EN BON ÉTAT	20070209002	ONT
550	3020	ÉLECTROVANNE ANTIGIVRAGE	991240216	DÉFECTUEUSE	20070124002	ONT
550	3040	VENTILATEUR DE DÉSEMBUAGE	99180021	HORS SERVICE	20070123004	QUE
550	5347	BOUCLE ROTATIVE	110195203	GRIPPAGE	20070329005	ONT
560	3221	BOULON	NAS464P4A10	BRISÉ	20070215007	PAC
A185E	5514	FERRURE DE RENFORCEMENT	7321014	CRIQUÉE	20070222003	ONT
TU206G	5711	PROFILÉ ARR. EXT. DE LONG.	122210614	DÉFECTUEUX	20070119009	ONT
TU206G	5711	ENS. LONGERON AVANT	12220052	DÉFECTUEUX	20070119010	ONT
U206F	2730	CÂBLE DE COMM. PROFONDEUR	1260505406	FENDU DE MOITIÉ	20070327010	QUE
U206G	2434	ALTERNATEUR	DOFF300JR	DÉFECTUEUX	20070327004	PNR
U206G	5554	FERRURE D'ARTICULATION	12310231920	USÉ	20070202010	PAC
CONVAIR - CAN						
340	2436	RONDELLE	AN96010L	NON SIGNALÉE	20070308004	PAC
340	2780	RELAIS DE VOLET	N547E	DÉFECTUEUX	20070330003	PAC
DASSAULT						
FALCON 2000	3070	ROBINET DE VIDANGE	6BS10011	ENDOMMAGÉ	20070327002	NCR
FALCON 2000	3520				20070123012	PNR
DEHAVILLAND - CAN						
DHC 2 MKI	2720	GUIGNOL DE DIRECTION	C2TR445	CORRODÉ	20070209005	PAC
DHC 2 MKI	5720	C2FS5487A		CORRODÉ	20070212004	PAC
DHC 3	5741	MONTANT DE PATTE	C3W1037	INTERGRANULAIRE	20070319002	NCR
DHC 5A	2410	GÉNÉRATRICE C.C.	C5SC12333	DÉTRUITE	20070202012	PNR
DHC 5A	3240	DISQUE DE FREIN		ENDOMMAGÉ/BRISÉ	20070110004	NCR
DHC 6	1000	BOULON DE ROBIN. DE VIDANGE	TBC6EM106727	DÉFECTUEUX	20070314003	ONT
DHC 6	2000	ÉCROU DE ROUE	C6UM117227	NEUF	20070102001	NCR
DHC 6	3213	ÉCROU DE RETEN. DE ROUL.	C6UM117227	NEUF	20070122001	PNR
DHC 6 100	5300	FUSELAGE		GRAVE CORROSION	20070223004	PNR
DHC 6 300	2520	BOUCLE	110124007	EN BON ÉTAT	20070307002	ONT
DHC 6 300	2520	BOUCLE	11011200	DANGEREUSE	20070129004	ONT
DHC 6 300	2701	ENS. CÂBLE, COMPENS. PROF.	C6CF14053	BRISÉ	20070115016	PAC
DHC 6 300	2730	SUPPORT	C6TPM102228	DESSERRÉ	20070219008	QUE
DHC 6 300	2800				20070130001	QUE
DHC 6 300	3130	CONTACT D'INERTIE	3LO4534	DÉCLENCHÉ	20070302003	MAR
DHC 6 300	5730	REVÊT. PANNEAU INFÉRIEUR	C6W101427	CORRODÉ	20070307008	ONT
DHC 6 300	5730	RIVET	MS20470AD	CORRODÉ	20070307006	ONT
DHC 6 300	5730	RIVET	MS20470AD	CORRODÉ	20070307007	ONT
DHC 6 300	5730	REVÊT. PANNEAU SUPÉRIEUR	C6W1017	DÉCOLLEMENT	20070307003	ONT
DHC 6 300	5730	REVÊT. PANNEAU SUPÉRIEUR	C6W1017	DÉCOLLEMENT	20070307004	ONT
DHC 6 300	7300	CÂBLE DE COMPENSATION	C6CF14043	NEUF	20070117005	NCR
DHC 6 300	7333	PRISE ENCASTRÉE	N.D.	SÉPARÉE	20070131001	PNR
DHC 8 100	3230	TUBE HYDRAULIQUE	82970009235	ROMPU	20070122007	NCR
DHC 8 100	5600	PARE-BRISE COPILOTE	NP15790112	GLACE EXT. ÉCLATÉE	20070102002	NCR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
DHC 8 102	2400	BASE DE RELAIS	CL12068161	BRISÉ	20070305003	QUE
DHC 8 102	2612	DÉTECT. FUMÉE BAGAGES	3023143	FAUSSE INDICATION	20070125003	MAR
DHC 8 102	2761	CORPS D'ACTIONNEUR	A44700009	CRIQUÉ	20070301003	ONT
DHC 8 102	3230	SYST. SORT. DE TRAIN D'ATTER.	NA	N.D.	20070330004	PAC
DHC 8 102	3230	VERROU AU SOL DE TRAIN AV.	83221002003	NON SIGNALÉ	20070129005	ONT
DHC 8 103	3230				20070321007	NCR
DHC 8 106	3221	FERRURE	85310340015	ATTACHE DESSERRÉE	20070126005	QUE
DHC 8 106	3222	ÉCROU DE TRAIN AVANT	88295	BRISÉ	20070108006	PNR
DHC 8 300	1497				20070326001	NCR
DHC 8 300	2913	POMPE HYD. ENTR. PAR MOT.	570347	ARBRE CISAILLÉ	20070312001	NCR
DHC 8 300	3210	COMPAS SUPÉRIEUR	10134501	BRISÉ	20070312008	NCR
DHC 8 300	3231	GUIGNOL DE TRAPPE TRAIN AV.	83232013003	BRISÉ	20070205004	NCR
DHC 8 300	5600	PARE-BRISE COPILOTE	NP15790114	CRIQUÉ	20070202014	NCR
DHC 8 301	2100	GAINE D'AIR	82110588003	CRIQUÉ	20070306005	PAC
DHC 8 311	3230	SÉLECT. VANNE TRAIN D'ATT.	574205A	INC	20070123006	PAC
DHC 8 311	3233	BOULON	MS2125004012	CISAILLÉ	20070305002	QUE
DHC 8 311	5343				20070119004	MAR
DHC 8 400	2730	SERVOCMM. PROFONDEUR	3906001007	BOÎTIER FENDU	20070103004	NCR
DHC 8 400	3230	FAISC. FILS CENTR. TRAIN AV.	471515	NON SIGNALÉ	20070319009	NCR
DHC 8 400	3231				20070313004	NCR
DHC 8 400	3246	ROULEMENT INTERNE	29685	NON SIGNALÉ	20070315005	NCR
DHC 8 400	3246	ENS. ROUE	31573	NON SIGNALÉ	20070201003	NCR
DHC 8 400	4930				20070314017	NCR
DHC 8 400	5600	PARE-BRISE	80260006	CRIQUÉ	20070320001	NCR
DHC 8 400	6112	BARRE BUS	697070212	COURT-CIRCUITÉ	20070321009	NCR
DHC 8 402	3230	ÉLECTROVANNE DE SÉQUENCE	483023	DÉFECTUEUSE	20070213007	ONT
DHC 8 402	3230	ÉLECTROVANNE DE SÉQUENCE	483023	NON SIGNALÉE	20070220005	ONT
DHC 8 402	3230	ÉLECTROVANNE DE SÉQUENCE	483023	DÉFECTUEUSE	20070129008	NCR
DHC 8 402	3444	CAPTEUR DE PROXIMITÉ	401020101	NON SIGNALÉ	20070213006	ONT
DHC 8 402	5600	PATTE, GOUJON CALIBRE 10	MS20659105	NON SIGNALÉE	20070109002	NCR
DIAMOND - CAN						
DA 20 C1	5540	COUSSINET	2055450001	MANQUANT	20070322003	MAR
EMBRAER						
ERJ 190 100 IGW	2710	CONDUITE D'EAU		NON SIGNALÉE	20070129001	NCR
ERJ 190 100 IGW	3242	FREIN DE TRAIN PRINCIPAL	90002340PR	NON SIGNALÉ	20070307001	QUE
ERJ 190 100 IGW	3244				20070129002	QUE
ERJ 190 100 IGW	3800	ENS. PAUPIÈRE	14C3308	BON	20070212008	NCR
ERJ 190 100 IGW	5210	MÉCANISME DE PORTE		NON SIGNALÉ	20070212006	QUE
EUROCOPTER DEUT						
BO105 S CDN BS 4	3097	INTERRUPTEUR À BASCULE	2840A	COURT-CIRC. FRANC	20070119005	ONT
BO105 S CDN BS 4	6220	ROULEMENT	601741	BRISÉ	20070125004	ONT
EUROCOPTER FRANCE						
EC 120 B	7603	CÂBLE FLEXIBLE	55CF8891	DÉFECTUEUX	20070214002	NCR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
EC 120 B					20070307011	PNR
EC 120 B					20070309002	ONT
FAIRCHILD						
SA227AC		CANNELURES D'ENTRAÎNEMENT	297037	FOIRÉES	20070220001	ONT
SA227CC	2910				20070307009	ONT
SA227CC	7200	TURBINE 1ER ÉTAGE	31081642	BRISÉE	20070108009	ONT
SA227CC	7230	ROUET DE 2E ÉTAGE	8934825	BRISÉ	20070319005	ONT
FOKKER - ND						
F.28 MK0100	2340				20070110005	PNR
F.28 MK0100	2800	SOUPAPE DE TROP-PLEIN	1608565	NON SIGNALÉE	20070109005	PNR
GROB						
G 120A	2750	VOLETS		NON SIGNALÉ	20070209022	PNR
G 120A	3234	POIGNÉE TRAIN D'ATTERR.	GH115TAREVE	NON SIGNALÉE	20070227006	PNR
GULFSTREAM - ISRAEL						
GULFSTREAM 200		ACTION. LIN. AUB. DIR. ENTRÉE	31B525501	FUITE	20070220006	ONT
GULFSTREAM - USA						
690D	5312	CORNIÈRE	320035501	CRIQUÉE	20070115012	MAR
690D	5730	CONGÉ DE RACCORDEMENT	1101918	CRIQUÉ	20070115013	MAR
HAWKER SIDDELEY-UK						
HS 748 2A	2140	MANOCONTACT	BAS30198	NON SIGNALÉ	20070319001	ONT
HS 748 2A	2800				20070309001	PNR
HS 748 2A	2910	TUYAU HYDRAULIQUE	373Q2277	NON SIGNALÉ	20070131008	PNR
HS 748 2A	2931	INDICATEUR	AIR45428	NON SIGNALÉ	20070119003	ONT
HS 748 2A	3411				20070130002	ONT
HS 748 2A	5600				20070111012	ONT
HUGHES						
369D	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	500P2100101	CRIQUÉ	20070309003	PAC
369D	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	369D21100516A	USAGÉE	20070118006	ONT
LEARJET						
35	3260	CONTACT D'INTERDICTION	426EN98	COURT-CIRCUITÉ	20070126002	QUE
35A	2435	GÉNÉRATRICE	66082019	NON SIGNALÉE	20070105007	PAC
45	2120	CLAPET DE NON-RETOUR	6,62100E+12	BRISÉ/DÉTRUIT	20070223001	QUE
LOCKHEED						
382G	3230	MICROCONTACT		NON SIGNALÉ	20070111001	ONT
MITSUBISHI - USA						
MU 2B60	6122	RÉGULATEUR D'HÉLICE	89741016	RAIDE	20070228002	ONT
PILATUS - SW						
PC 12 45	2510	VOYANT D'AVERTISSEMENT	973321920	NON SIGNALÉ	20070227013	ONT
PC 12 45	2580	ISOLATION CABINE		SAC DÉTÉRIORÉ	20070115001	ONT

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
PC 12 45	2711	VÉR. COMPENSATION AILERON	978731813	NON SIGNALÉ	20070212001	ONT
PC 12 45	2740	974.20.01.212	ES2151423B	NON SIGNALÉ	20070326002	ONT
PC 12 45	2752	VÉRIN DE VOLET	9787320309	DESSERRÉ	20070314010	ONT
PC 12 45	2752	VÉRIN DE VOLET	9787320309	TEMP/FIGÉ	20070310001	ONT
PC 12 45	2752	VÉRIN DE VOLET	9787320309	TEMP/ FIGÉ	20070310003	ONT
PC 12 45	2752	VÉRIN DE VOLET	9787320309	TEMP/ FIGÉ	20070314008	ONT
PC 12 45	2752	VÉRIN DE VOLET	97897320309	TEMP/ FIGÉ	20070310002	ONT
PC 12 45	3160	AFFICHAGE EFIS	660312525	NON SIGNALÉ	20070307005	ONT
PC 12 45	3160				20070227010	ONT
PC 12 45	3222	ÉCROU À PORTÉE CYLINDR.	5322012165	CORROSION	20070202011	ONT
PC 12 45	3418	CALC. POUSSEUR DE MANCHE	9754423104	DEFECTUEUX	20070227014	QUE
PC 12 45	3455		66107214		20070227012	ONT
PC 12 45	5344	ARTIC. PLAQUE DE FROTT.	5531412027	CORRODÉE	20070113001	ONT
PC 12 45	5554	ROULEMENT	9408328506	USÉ	20070112001	PNR
PC 12 45	5554	ROULEMENT	9408328506	USÉ	20070112002	PNR
PC 12 45	7110				20070202001	PNR
PC 12 45	7260	ROULEMENT À BILLES	9408308902	DÉTÉRIORÉ	20070320009	ONT
PC 12 45	7600				20070212002	ONT
PIPER						
PA23 250	7603	CÂBLE	30205002	DÉFECTUEUX	20070208003	QUE
PA28 140		PASSAGE D'AILE AV. DROIT	62061002	CRIQUÉ	20070314006	QUE
PA28R 200	2840	ENS. TRANSMET./FLOTT. CARB.	68101002	TROU EST USÉ	20070308001	PNR
PA30		DEMI-ROUE INTÉRIEURE	16102100	DÉTRUITE	20070312007	PNR
PA31	3246	BOULON	402377	BRISÉ	20070126009	PNR
PA31 310	3231				20070228001	QUE
PA31 325	2730	BOULON	AN17422A	CORRODÉ	20070216003	PAC
PA31 325	3260	MICROCONTACT DE PROXIMITÉ	487862	DÉFECTUEUX	20070327005	NCR
PA31 325	6120	CÂBLE DE COMM. D'HÉLICE	454254	DÉFECTUEUX	20070127002	PNR
PA31 350	2140	RÉCHAUFFEUR	D405065D703	DÉFECTUEUX	20070115002	PNR
PA31 350	2424	RÉGULATEUR DE TENSION	B002861	DÉFECTUEUX	20070209020	NCR
PA31 350	3213	COMPAS	4025700	CRIQUÉ	20070226004	PNR
PA31 350	8120	TURBOCOMPRESSEUR	LW12463T	DÉFECTUEUX	20070120001	PNR
PA31 350		EXTRÉM. D'ACTIONNEUR	INC	FILETS BRISÉS	20070314001	ONT
PA31 350		INTERR. INOP. ALTERNATEUR	587857	DÉFECTUEUX	20070312009	PNR
PA34 220T	3220	TRAIN D'ATTERRISSAGE		DÉFECTUEUX	20070207006	PAC
PA44 180	2740	CÂBLE AVANT GAUCHE	62701113	CORROSION	20070111002	ONT
ROBINSON						
R44	6510	PALIER D'AMORT. D/S ROT. AR	C04111	DÉFECTUEUX	20070220003	PNR
R44 II	2916	BÂCHE HYDRAULIQUE		DÉFECTUEUSE	20070306001	NCR
R44 II	5300	NERVURE (MILIEU)	C2617C2618	CRIQUÉE	20070122004	NCR
R44 II	6310	PIÈCE DE RETENUE	C1664	CRIQUÉE 5 PLACES	20070226011	PNR
R44 II	6310	CLABOT	C1883	CRIQUÉ	20070117006	PNR
R44 II	6710	CORDE ÉLASTIQUE	A9182	DÉFAITE	20070207008	PNR
R44 II	6730				20070213008	PNR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
R44 II	7414	FIL DE COMM. PRINCIPALE	WIRE	FIL USÉ PAR FROTT.	20070307010	PNR
R44 II	7800	ÉCRAN THERM. (ÉCHAPP.)	D3171	CRIQUÉ	20070122002	NCR
R44 II	8500	CARTER DE REFROID. MOTEUR	D3807	CRIQUÉ	20070122003	NCR
SAAB						
340B	2697	RONDELLE	D2004	MANQUANTE	20070327011	PNR
SIKORSKY						
S61N	2913	MOTEUR	4546A	INOPÉRANT	20070221006	PAC
S61N	6730				20070222005	PAC
S92A	6320	BOÎTE DE TRANSM. PRINC.	92351510042	NON SIGNALÉ	20070115006	NCR
S92A	6420	DEMI-CÔNES	9,23581E+12	NON SIGNALÉ	20070123007	MAR
SWEARINGEN						
SA226TC	5610	PARE-BRISE	2719442003	CRIQUÉ	20070112003	PNR
SA226TC	5610	PARE-BRISE	2719442004	CRIQUÉ	20070208005	PNR
SA226TC	5610	PARE-BRISE	2719442004	DELAMINÉ	20070117003	PNR
SA227AC	5610	PARE-BRISE	2719442003	CRIQUÉ	20070219004	MAR
SA227AC	7120	TREILLIS D'ATTACHE MOTEUR	276211497	CRIQUE	20070219005	MAR
ENGINE						
ALLISON						
250-C20	2435	PLAQUE DE COUP. DE FRICTION	230321910	CRIQUÉE	20070327003	PAC
250-C20	7322	RÉGULATEUR DE CARBURANT	23034702	EN BON ÉTAT	20070201008	PAC
250-C20B	7321	RÉGULATEUR DE CARBURANT	23070606	DÉFECTUEUX	20070119008	PNR
250-C28B	7240	CARTER DE COMBUST. EXT.	6899237	CRIQUÉ	20070105004	PAC
250-C30P	2435	RESSORT	INCONNU	BRISÉ	20070119006	PNR
501-D22A	7932				20070216005	ONT
AE-3007A1/3	7200				20070126001	QUE
AVCO LYCOMING						
IO-540-E1B5	2410				20070201009	ONT
LTIO-540-J2BD	8520	INC	INC	FUITE	20070223003	PAC
LTS-101-600A-2	7321				20070321010	PNR
O-235-L2C	7322	RACCORD, TUYAU D'ADMISS.	61376	NON SIGNALÉ	20070316004	PAC
O-235-L2C	8530	SOUPAPE D'ADMISSION	LW11901	CRIQUÉE	20070301001	ONT
O-320-H2AD	8530	POUSSOIR HYDRAULIQUE	LW16812	DÉVERROUILLÉ	20070313001	ONT
O-540-E4C5	7414	MAGNÉTO	BL3493704	DESSERRÉE	20070126003	PNR
O-540-E4C5	7921	RADIATEUR D'HUILE	8406E	CRIQUÉ	20070126004	PNR
TIO-540-A2C	8520	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20070327008	PNR
TIO-540-J2BD	8120	COMMANDE DENSIMÉTRIQUE		FUITE	20070323005	MAR
TIO-540-J2BD	8120	TURBOCOMPRESSEUR	LW12463	DÉTRUIT	20070321002	PNR
TIO-540-J2BD	8120	TURBOCOMPRESSEUR	4091709001	FUITE D'HUILE	20070119012	PAC
TIO-540-J2BD	8520	ARBRE À CAMES	UK	USÉ	20070319008	PNR
TIO-540-J2BD	8520	MOITIÉ GAUCHE DU VILEBREQ.		CRIQUÉE	20070321004	MAR
TIO-540-J2BD	8530	CYLINDRE		SÉPARÉ	20070115007	MAR
TIO-540-R2AD	8520	VILEBREQUIN	13F1773585	BRISÉ	20070313006	MAR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
TIO-541-E1C4	8530	POUSSOIR	77672	ÉCAILLÉ	20070319006	PAC
BOMBARDIER ROTAX						
914 F3	7322	CUVE À FLOTTEUR	963178	DÉFORMÉE	20070315006	PAC
CFM INTERNATIONAL						
CFM56-3B2	7230	BOULON DE CISAIL., BIHEXAG.	GEJ818P060A	CRIQUÉ	20070114002	PAC
CFM56-5A1	7230				20070312002	QUE
CFM56-5A5	7250				20070220004	QUE
GARRETT						
TFE731-2	7250	MOTEUR	FE73121C	ARRÊT	20070314005	NCR
TPE331-10UGR-514H	7260	SATELLITE	3586763	RÉVISÉ	20070115011	PNR
TPE331-10UGR-516H	7200	MOTEUR	TPE33110UGR	HORS SERVICE	20070212005	PNR
TPE331-10UGR-516H	7260	CARTER D'ENTR. ACCESSOIRES		BRISÉ	20070215002	PNR
TPE331-12UHR	7297	CÂBLAGE		ENDOMMAGÉ	20070219010	PNR
TPE331-6-252B	7720	FAISCEAU DE FILS ITT	8975294	ENDOMM. EN PERM.	20070223002	PNR
GENERAL ELECTRIC						
CF34-1A	7310	TUYAU SOUPLE DE CARBURANT	AE7010000N0130	DÉCHIRÉ	20070115009	QUE
CF34-3B1	7250	JOINT ROULEMENT Nº 3		FUITE	20070128001	MAR
CT58-140-1	7230	AUBE QUATRIÈME ÉTAGE	5009T34P01	HORS SERVICE	20070216008	PAC
CT7-9B	7250	PREMIER ÉTAGE TURBINE	6064T06P03	HORS SERVICE	20070209021	PNR
PRATT & WHITNEY-CAN						
JT15D-4	1000	BOULON	MS955614	DÉVIÉ	20070108008	QUE
JT15D-5	7200				20070314016	QUE
PT6A-114A	7220				20070105003	QUE
PT6A-114A	7313	GOUJON	3038589	DESSERRÉ	20070320002	PNR
PT6A-27	0				20070105002	QUE
PT6A-27	7250	SECTION MOTRICE	3013102	DÉSINTÉGRÉE	20070115010	MAR
PT6A-27	7250	AUBES TURBINE DE TRAVAIL		BRISÉES	20070209006	QUE
PT6A-27	7250				20070103011	QUE
PT6A-28	2435	ENTRAÎN. À CANNELURES		USÉ	20070215003	PNR
PT6A-34	7200				20070110001	MAR
PT6A-34	7250				20070103009	QUE
PT6A-34	7250				20070103010	QUE
PT6A-41	7321				20070219006	QUE
PT6A-41	7322	TUBE P3	3027791	ROMPU	20070209010	QUE
PT6A-41	7530	TUBE P3	3027791	AU REBUT	20070118005	QUE
PT6A-41	7600	GOUPILLE FENDUE	INC	INC	20070312010	PAC
PT6A-42	7310	TUBE À CARBURANT	3026779	ROMPU	20070209011	QUE
PT6A-42A	7200				20070103003	QUE
PT6A-42A	7310	TUBE À CARBURANT	3033981	ROMPU	20070314019	QUE
PT6A-62	7720				20070314009	QUE
PT6A-65AG	7200				20070314022	QUE
PT6A-65B	7250	AUBE COMPR.-TURBINE	312111101	DÉFECTUEUX	20070125005	PNR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
PT6A-65B	7314	COND. POMPE CARB. À RÉGUL.	A29001OR2	USÉE PAR FROTT.	20070111013	NCR
PT6A-67AF	7530	BOSSAGE TÉTON-TUBE	3024606	USÉ PAR FROTT.	20070313008	PAC
PT6A-67B	7280				20070227003	ONT
PT6A-67D	6120	RÉGULATEUR D'HÉLICE	8210410	HORS SERVICE	20070322005	PAC
PT6A-67D	7210	FACE DE JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	311145101	DOMM. MINEUR	20070123010	PAC
PT6A-67D	7230				20070314014	QUE
PT6A-67D	7931				20070330005	PAC
PT6A-67D	7932				20070123011	PAC
PT6A-68	7200				20070314021	QUE
PT6C-67D	7200				20070314002	QUE
PT6T-3B	6320				20070227015	PAC
PT6T-3DF	7250				20070314020	QUE
PT6T-6	7250	SEGM. CARTER COMPR. TURB.	3031670	NORMAL	20070119007	QUE
PW118	7920	ROUL. 6 et 7 TUBE DE TRANSF.		BRISÉ	20070209015	QUE
PW118B	1000	ROUET HAUTE PRESSION	3043243	NEUF	20070206001	MAR
PW119B	7931				20070209016	QUE
PW120	7210				20070314013	QUE
PW120	7250	AUBE DE TURB. BASSE PRESS.		RUPTURE PAR FLUAGE	20070209007	QUE
PW120A	7500				20070126008	MAR
PW123	7260				20070314011	QUE
PW123	7310	SOUP. DE PURGE RÉPART. DÉBIT	263451	FUITE	20070319004	PAC
PW123	7310	GARNITURE		NON SIGNALÉE	20070209018	QUE
PW123D	7310	ENS. TUBE, PRESS. CARBURANT	3035987	TROU PAR FROTTEM.	20070111015	QUE
PW123D	7500	RACCORD, AIR DE PRÉL. P3	311269001	CRIQUÉ	20070202007	QUE
PW124B	7250				20070314015	QUE
PW127	7260			ENDOMMAGÉ	20070209013	QUE
PW127B	7260			ENDOMMAGÉ	20070209012	QUE
PW127E	7930			HORS SERVICE	20070314007	QUE
PW127F	7321			HORS SERVICE	20070314004	QUE
PW207D	7300				20070209008	QUE
PW305A	7200				20070103008	QUE
PW306A	7230			HORS SERVICE	20070314018	QUE
PW306A	7931			TRANSFERT D'HUILE	20070103007	QUE
PW306B	7321	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	30B336201	FUITE	20070103006	QUE
PW308C	7321	ÉTANCHÉITÉ DE L'ENTRAÎN.		FUITE	20070103005	QUE
PW545A	7321			HORS SERVICE	20070209014	QUE
PW545A	7530				20070209009	QUE
PW545B	7931				20070314012	QUE
PRATT & WHITNEY-USA						
JT8D-15A	7110	COUV. SEMELLE GAINE	69218911	SÉPARÉ	20070202005	ONT
JT8D-9A	7932				20070125006	PAC
R-2000-7M2	8520				20070102003	PNR
R-985-AN-14B	8520	MOTEUR	R985	RÉVISÉ	20070327007	PNR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
ROLLS ROYCE - GY						
BR700-710A2-20	7230	PALE DE SOUFFLANTE	FW34114	SÉPARATION DE PALE	20070111016	QUE
DART 534-2	7240				20070323001	ONT
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO-240-B	7314	POMPE À CARBURANT	64936849A1	DÉRÉGLÉE	20070322006	MAR
IO-240-B	8011	TRAIN DE PIGNONS	656762	USÉ	20070322002	MAR
IO-520-F	8530	SEGMENT DE PISTON	AEC648005PL	SÉPARATION DE MÉTAL	20070109006	PAC
IO-520-F	8530				20070122009	PAC
O-200-A	7322	POMPE D'ACCÉLÉRATION		DÉFECTUEUSE	20070207005	PAC
O-200-A	8520	ARBRE À CAMES	626608	USURE EXCESSIVE	20070226006	PAC
O-200-A	8530	CYLINDRE Nº 4		DÉFECTUEUX	20070329006	QUE
O-200-A	8530	CYLINDRE		COINCÉ	20070207004	PAC
O-200-A	8530	SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT	5A10204	BRISÉE	20070214004	QUE
O-200-A	8530	SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT		NON SIGNALÉE	20070114001	PAC
O-470	8530	SEGMENT DE PISTON	AEC648009PL	SÉPARATION DE MÉTAL	20070109007	PAC
TSIO-360-F	7314	POMPE À CARB. ENTR. PAR MOT.	6467582	DÉFECTUEUSE	20070118003	PNR
TURBOMECA						
ARRIEL 1B	7250	MO3	70BM031090	NON SIGNALÉ	20070222004	PNR
ARRIEL 2B	7250	MOTEUR	INCONNU	DÉFECTUEUX	20070115008	ONT
PROPELLER						
HAMILTON STANDARD						
14SF-7	6112				20070112004	ONT
24PF-305	6120	CONDUITE P3	305279	BRISÉ	20070214005	ONT
2D30-237	6114	FÛT	58462	CRIQUÉ	20070330002	PAC
2D30-237	6114	FÛT	S8462	CRIQUÉ	20070321003	PAC
HARTZELL						
HC-A3V20-3L	6110	HÉLICE	HCA3V203L	CORRODÉ	20070226003	PAC
HC-B3TN-3D	6122	RÉGULATEUR D'HÉLICE	8210004	HORS SERVICE	20070329007	PNR
HC-B4MP-3A	6110				20070111010	PAC
HC-E2YR-2BTF	6110	PLAQUE PRÉCHARGÉE	B2222	CRIQUÉE	20070118004	ONT
HC-E4A-3D	6114				20070209004	ONT
HC-E4A-3D	6114				20070227008	ONT
MCCAULEY						
D2A34C58	6122	RÉGULATEUR D'HÉLICE	AT210937	DÉFECTUEUX	20070228003	ONT
SENSENICH						
W69EK-7-63G	6111	RUBAN		NON SIGNALÉ	20070322009	MAR
EQUIPMENT						
AAEROMARINE						
TAS10012		FICHE		FONDUE	20070103012	ONT

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
ACK TECHNOLOGIES						
E01	2562		E01G1	DÉFECTUEUX	20070115005	ONT
AERO ACCESSO						
441CC7					20070124004	PNR
AMERI-KING CORPORATI						
AK450		INTERR. D'ACCÉLÉR.		NON SIGNALÉ	20070313007	PNR
ARTEX AIRCRAFT						
4530150					20070319003	ONT
BEECH AIRCRAFT CORP						
1015551561		ARBRE CREUX	115550259	NON SIGNALÉ	20070223006	PNR
189915					20070127001	PNR
331991053		GARNITURE DE CUVE	331996	GONFLÉE	20070319007	PAC
BENDIX CORP						
103493051		BLOC DISTRIB.	10391584	HORS SERVICE	20070327006	PNR
BENDIX/KING						
64105360				STATIQUE	20070314024	PNR
KT76C					20070114005	PNR
BOEING CO						
S23101001001		ACTIONN. APPUI-JAMBES	VL200307A	EMBALLEMENT	20070328005	QUE
BOMBARDIER						
8323101003					20070323002	MAR
CADI						
CD14071		POMPE À CARBURANT	CD21586	DÉFECTUEUSE	20070209017	PNR
CESSNA AIRCRAFT CORP						
122005211					20070320004	PNR
17540071		TUYAU VERTIC. D'ÉCHAPP.	17540071	BRISÉ	20070117002	PAC
C6115030102		ALTERNATEUR	C6115030102	HORS SERVICE	20070205006	PAC
CLEVELAND PNEUMATICS						
4078E		PNEU	500X56PLY	CREVAISON	20070322007	MAR
4078E		PNEU	500X56PLY	CREVAISON	20070322008	MAR
COMMUNICATION COMPON						
CIR112		ÉMETTEUR RADIOBALISE	CIR112	NON SIGNALÉ	20070213004	PNR
GOODYEAR TIRE + RUBB						
606C668		PNEU DU TRAIN AVANT	606C668	COUPÉ, USÉ PAR FROTT.	20070215005	PAC
KELLY AEROSPACE						
MHB6018		ENTRAÎN. BENDIX		DENTS FOIRÉES	20070314023	PNR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
LUCAS A AEROSPACE LT						
23085001		ROULEMENT	3600918	DÉSINTÉGRÉ	20070201006	PNR
NARCO AVIONICS DIV N						
ELT10		PANNEAU D'ÉMETTEUR	16510103	NON SIGNALÉ	20070215006	PNR
PARKER HANNIFIN						
40289		PNEU PRINCIPAL	283353	RAYÉ	20070201007	PNR
PILATUS						
978732030		ACTIONNEUR DE VOLET	9787320309	SURCHAUFF.	20070310004	ONT
PRATT & WHITNEY CANA						
PT6A114A		GÉNÉR. DE DÉMARRAGE	200SGL119Q2	NE DÉMARRE PAS	20070207009	PNR
ROBINSON HELICOPTER						
C0183		CLABOT	C1183	CRIQUÉ	20070117004	PNR
SENSENICH						
W69EK763G		RUBAN		CLOQUE	20070322010	MAR
SIKORSKY						
S613520600		ROULEMENT	6135342139	NEUF	20070109004	PAC
STEWART WARNER CORP						
10656D					20070328004	PNR
TELEDYNE BENDIX						
10600646201 600646201		ROULEMENT PIGNON DE DISTRIBUTEUR	2202 10357586	USÉ DENTS BRISÉES	20070114006 20070114007	PNR PNR
UNISON						
4371		PIGNON ROTOR	M3827	FLANC BRISÉ	20070215008	PAC
UNKNOWN						
1013841001 311701		BATTERIE	KR1800SCE	SURCHAUFFE	20070219007 20070123003	QUE PNR
WELDON TOOL CO						
A10014D40		MOTEUR		NE TOURNE PAS	20070211001	PNR
UNAPPROVED PART						
PRATT & WHITNEY CANA						
3024800	7250	SEGM DE CARTER COMPR. TURB.	3031670	NORMAL	20070119007	QUE
UNKNOWN						
C6UM117227	2000	ÉCROU DE ROUE	C6UM117227	NEUF	20070102001	NCR

Avis De Pièces Non Approuvées Par La FAA

Publié par : FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125.
Les avis de pièces non approuvées (UPN) sont affichés sur Internet à l'adresse suivante :
http://www1.faa.gov/avr/sups/

N° 2007-0089, EN DATE DU 13 JUIN 2007

PRODUITS VISÉS

Boulons de soutien du plateau oscillant (référence 204-011-463-001) montés sur les modèles d'hélicoptère 205, 212, 412 et UH-1 (toutes les marques) de Bell Helicopter Textron, Inc.

OBJET

Le présent avis a pour objet d'informer l'ensemble des propriétaires, exploitants, constructeurs et organisations de maintenance d'aéronefs, ainsi que les fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronef, à propos des boulons de soutien de plateau oscillant (boulons) ayant été fabriqués sans l'approbation de production de la Federal Aviation Administration (FAA).

CONTEXTE

Les renseignements recueillis pendant une enquête de la FAA sur des pièces soupçonnées d'être non approuvées ont révélé que, d'avril 2004 à février 2007, la société Hollywood Manufacturing, Inc. (Hollywood), sise au 11915 Vose Street, North Hollywood, CA 91605, a fabriqué et vendu des boulons sans l'approbation de Bell Helicopter Textron, Inc. (Bell Helicopter). Il importe de noter, par ailleurs, que la société Hollywood n'est pas titulaire d'une approbation de production de la FAA.

Les boulons à durée de vie limitée sont considérés comme des pièces critiques. Les boulons fabriqués par la société Hollywood présentent les caractéristiques suivantes :

- ils ne sont pas numérotés (alors que les boulons de Bell Helicopter le sont).
- ils ne sont pas livrés avec les cartes de durée de vie en service de Bell Helicopter.
- les documents d'accompagnement précisent que les boulons ont été fabriqués par la société Hollywood. Or, l'enquête de la FAA a révélé que certains boulons ont transité par divers distributeurs et que leurs documents d'accompagnement n'indiquent pas forcément qu'ils ont été fabriqués par la société Hollywood.

RECOMMANDATIONS

La réglementation exige que les produits ayant un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les constructeurs et les organisations de maintenance d'aéronefs, ainsi que les fournisseurs et les distributeurs de pièces d'aéronefs, sont invités à vérifier si la référence identifiée figure dans leur inventaire d'aéronefs et/ou de pièces. Si des boulons portant cette référence figurent sur un inventaire déjà existant, il est recommandé de les mettre en quarantaine afin d'en empêcher l'installation jusqu à ce qu'on puisse déterminer leur admissibilité à l'installation.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Il est possible d'obtenir des renseignements additionnels auprès du Manufacturing Inspection District Office (MIDO) de la FAA mentionné ci-dessous. Par ailleurs, la FAA apprécierait tout renseignement que vous seriez en mesure de lui fournir concernant la découverte de ces pièces non approuvées en provenance de toute source, les moyens utilisés pour identifier cette source et les mesures prises pour déposer ces pièces des aéronefs et/ou les retirer des inventaires.

Le présent avis provient du MIDO de Van Nuys de la FAA, 7120 Hayvenhurst Ave., Suite 100, Van Nuys, CA 91406, téléphone (818) 904-6298, poste 34, télécopieur (818) 904-6001, et il a été publié par l'entremise du Suspected Unapproved Parts Program Office de la FAA, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

N° 2006-0097, EN DATE DU 18 JANVIER 2007

PRODUITS VISÉS

Modèles d'hélicoptère 204, 205, 212 et UH-1 (toutes les marques) de Bell Helicopter Textron

OBJET

Le présent avis a pour objet d'informer l'ensemble des propriétaires, exploitants, constructeurs et organisations de maintenance d'aéronefs, ainsi que les fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronef, à propos de paliers de suspension du rotor de queue ayant été fabriqués sans l'approbation de production de la Federal Aviation Administration (FAA).

CONTEXTE

Les renseignements recueillis pendant une enquête de la FAA sur des pièces soupçonnées d'être non approuvées ont révélé que la société Hill Industries, Inc. (Hill), sise au 19734 Dearborn Street, Chatsworth, CA 91311, a vendu des paliers de suspension de rotor de queue non approuvés. La société Hill a également fait passer les paliers en question comme étant des pièces approuvées par Bell Helicopter Textron.

Des éléments de preuve indiquent que la société Hill a électro-gravé deux références différentes de Bell Helicopter sur les paliers non approuvés sans l'autorisation de Bell Helicopter Textron. Les deux références visées sont 204-040-623-003 et 204-040-623-005. Il est à noter que certains paliers portent les deux références, et que d'autres portent les références 204-040-623-3 et/ou 204-040-623-5.

RECOMMANDATIONS

La réglementation exige que les produits ayant un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les constructeurs et les organisations de maintenance d'aéronefs, ainsi que les fournisseurs et les distributeurs de pièces d'aéronefs, sont invités à vérifier si les références identifiées figurent dans leur inventaire d'aéronefs et/ou de pièces. Si des paliers portant ces références figurent sur un inventaire déjà existant, il est recommandé de les mettre en quarantaine afin d'en empêcher l'installation jusqu'à ce qu'on puisse déterminer leur origine et leur admissibilité à l'installation.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Il est possible d'obtenir des renseignements additionnels auprès du Manufacturing Inspection District Office (MIDO) de la FAA mentionné ci-dessous. Par ailleurs, la FAA apprécierait tout renseignement que vous seriez en mesure de lui fournir concernant la découverte de ces pièces non approuvées en provenance de toute source, les moyens utilisés pour identifier cette source et les mesures prises pour déposer ces pièces des aéronefs et/ou les retirer des inventaires.

Le présent avis provient du MIDO de Van Nuys de la FAA, 7120 Hayvenhurst Ave., Suite 100, Van Nuys, CA 91406, téléphone (818) 904-6298, poste 34, télécopieur (818) 904-6001, et il a été publié par l'entremise du Suspected Unapproved Parts Program Office de la FAA, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

N° 2007-00136, EN DATE DU 8 DÉCEMBRE 2006

PIÈCES VISÉS

Carters de moteurs à pistons d'aéronef

OBJET

Le présent avis a pour objet d'informer l'ensemble des propriétaires, exploitants, constructeurs et organisations de maintenance d'aéronefs, ainsi que les fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronef, à propos de l'entretien inapproprié effectué sur des carters de moteurs à pistons.

CONTEXTE

Les renseignements recueillis pendant une enquête de la Federal Aviation Administrative (FAA) sur des pièces soupçonnées d'être non approuvées ont révélé que, de novembre 2003 à mars 2006, la société Crankcase Services USA, Ltd. (Crankcase), située au 2133-2 North Sheridan Rd., Tulsa, OK 74115, n'a pas entretenu et approuvé pour remise en service de façon adéquate des carters de moteurs à pistons. La société Crankcase détient un Air Agency Certificate (No UMRR730X) et est autorisée à utiliser une technique de soudage approuvée pour réparer des carters de moteurs à pistons dans le cadre des opérations d'entretien.

L'examen des pratiques adoptées par la société Crankcase a permis de relever, notamment, les lacunes
suivantes :

- Manquement à l'obligation de s'assurer que tous les appareils d'essais et d'inspection utilisés pour déterminer la navigabilité sont étalonnés par comparaison à une norme jugée acceptable par la FAA. La société Crankcase utilisait des clés dynamométriques, des micromètres de profondeur numériques et des comparateurs à cadran dont les délais de réétalonnage étaient dépassés depuis environ deux ans.
- Manquement à l'obligation de tenir les dossiers exigés conformément aux manuels du centre de réparation.
- Approbation d'articles pour remise en service sans être titulaire de certificats de technicien valides délivrés par la FAA.

Voici une liste partielle des pièces qui peuvent, à tort, avoir été remises en service par Crankcase.

LISTE PARTIELLE DES PIÈCES

Référence	Numéro De Série	Date
IO360	5075	23 jan 2006
GO480	1040	30 jan 2006
0470	136	1er fév 2006
IO520	9A778S	3 fév 2006
0360	4278	7 fév 2006
0320	6976	7 fév 2006
0470	9B105S	7 fév 2006
IO550	GO60009R	8 fév 2006
IO0550	9B69PL	15 fév 2006
0320	7741	15 fév 2006
0320	975	15 fév 2006
0200	39	16 fév 2006
0540	524	22 fév 2006
TSI0520	F28940RPL	22 fév 2006
IO520	B159501R	22 fév 2006
IO320	2156	23 fév 2006
IO320	687	23 fév 2006
0360	367	3 mars 2006

RECOMMANDATIONS

La réglementation exige que les produits ayant un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les constructeurs et les organisations de maintenance d'aéronefs, ainsi que les fournisseurs et les distributeurs de pièces d'aéronefs, sont invités à vérifier si leurs aéronefs, leurs dossiers d'aéronefs et/ou leurs inventaires de pièces comportent des pièces dont la remise en service a été approuvée par Crankcase. Vous devez prendre les mesures qui s'imposent si ces pièces ont été posées sur un aéronef. Si l'une de ces pièces figure sur un inventaire déjà existant, il est recommandé de placer ladite pièce en quarantaine afin d'en empêcher l'installation sur un aéronef jusqu'à ce qu'on puisse en déterminer l'admissibilité à l'installation.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Il est possible d'obtenir des renseignements additionnels auprès du Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA mentionné ci-dessous. Par ailleurs, la FAA apprécierait tout renseignement que vous seriez en mesure de lui fournir concernant la découverte de ces pièces non approuvées en provenance de toute source, les moyens utilisés pour identifier cette source et les mesures prises pour déposer ces pièces des aéronefs et/ou les retirer des inventaires.

Le présent avis provient du FSDO d'Oklahoma City, 1300 S. Meridian, Suite 601, Oklahoma City, OK 73108, téléphone (405) 951-4200, télécopieur (405) 951-4282; et il a été publié par l'entremise du Suspected Unapproved Parts Program Office de la FAA, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

Avis De Pièces Non Approuvées (Upns)

Au cours du trimestre précédent, aucun rapport de difficultés en service (RDS) n'était reçu qui signalaient d'une pièce non approuvée (SUP) soupçonnée.

Au Canada, les SUP doivent être signalées (RAC 591.01) au moyen d'un formulaire RDS ordinaire ou sur le site Web à *www.tc.gc.ca/wsdrs/default.asp?Lang=F*, sur lequel la pièce non approuvée est mentionnée.

Administration centrale

Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tower C
Ottawa ON K1A 0N8

Tél : (613) 952-4357

Bureau régionaux

Atlantique

Transports Canada
P.O. Box 42
95 Foundry St., 6th Floor
Moncton, NB E1C 8K6

Tél : (506) 851-7114

Prairie et Nord

Transports Canada
344 Edmonton Street
Winnipeg, MB R3C 0P6

Tél : (204) 983-3152
1-888-463-0521

Ontario

Transports Canada
4900 Yonge St., Suite 300
Willowdale, ON M2N 6A5

Tél : (416) 952-0352

Québec

Transports Canada
700 Leigh Capreol
Dorval, QC H4Y 1G7

Tel: (514) 633-3319

Pacifique

Transports Canada
800 Burrard St., Suite 620
Vancouver, BC V6Z 2J8

Tél : (604) 666-8777

POUR VOUS INFORMER

concernant nos programmes, nos services et la réglementation de l'Aviation civile, communiquez avec :

Le Centre de communications de l'Aviation civile

Amérique du Nord : 1 800 305-2059
Numéro local : 613 993-7284
Courriel : *Services@tc.gc.ca*
Télécopieur : 613 957-4208

POUR COMMANDER

publications, formulaires, vidéos, CD ou DVD, etc., ou pour savoir où en est votre commande, pour retourner ou échanger un article défectueux, communiquez avec :

Le Bureau de commandes*

Amérique du Nord : 1 888 830-4911
Numéro local : 613 991-4071
Courriel : *MPS@tc.gc.ca*
Télécopieur : 613 991-2081