Transports Canada Transport Canada

TP 6980F

**Numéro 3/2003**

# feedback

**Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne**

## table des matières


| | |
|---|---|
| *ÉCHOS DU HANGAR* | deuxième de couverture |
| *AVIONS* | 1 |
| *GIRAVIONS* | 5 |
| *PRENEZ GARDE* | 7 |
| *CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS* | 7 |
| *ARTICLE DE FOND* | 8 |
| *PIÈCES NON APPROUVÉES SUSPECTES* | 10 |
| *PIÈCES NON APPROUVÉES PAR LA FAA* | 11 |
| *SYMPOSIUMS DES TEA* | 12 |
| *LISTE DES RDS* | 13 |

échos du hangar **échos du hangar** échos du hangar

*Un message pour le personnel d'entretien d'aéronefs*

# Diagramme logique du RDS - Révision 1...une nouvelle présentation

Le diagramme logique du RDS est en circulation depuis environ deux ans et a été très bien accueilli par les exploitants et les spécialistes de la maintenance. La révision 1 comprend des modifications mineures dans le but d'améliorer et de préciser certaines parties du texte qui ont été modifiées.

**Section sur le type de correspondant :**

- Nouveaux sous-titres de déclarations obligatoires et volontaires pour mettre davantage l'accent sur les exigences applicables du RAC;
- On a ajouté les unités de formation au pilotage et les exploitants privés pour inclure leurs obligations réglementaires. On a aussi ajouté les exploitants de l'aviation générale pour susciter des RDS volontaires; pour des raisons de commodité, les renvois pertinents au RAC sont inclus.

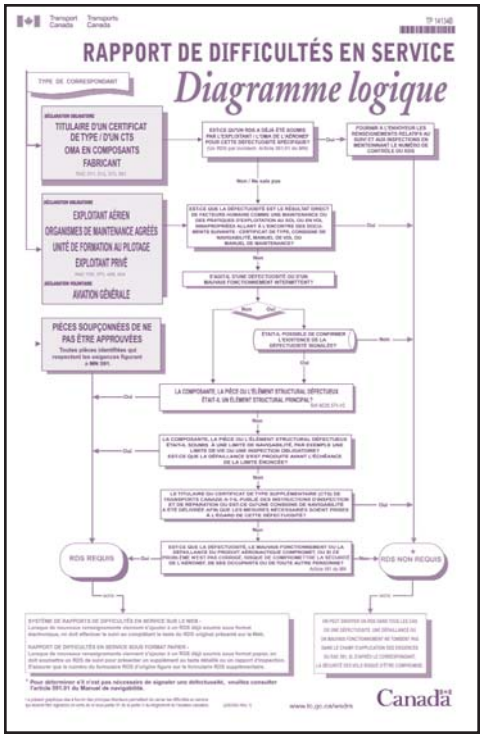
**Colonne du centre :**

- Des modifications mineures ont été apportées à plusieurs cases du centre, notamment la création d'une nouvelle case qui traite des éléments structuraux principaux, y compris un renvoi à la circulaire d'information AC25-571-1C :

  Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante à supporter les charges au sol, en vol et de pressurisation et dont la défaillance pourrait réduire de façon importante la résistance structurale globale de la cellule de l'avion.

**Bas de la colonne de droite :**

- Un astérisque * a été ajouté à la case « RDS non requis ». Cet astérisque renvoie l'utilisateur à l'article 591.01 du MN pour confirmer qu'aucun RDS n'est requis.




Ce diagramme logique du RDS sert de document de référence pratique et aide l'utilisateur à cerner les difficultés en service qui peuvent faire l'objet d'un rapport.

**Nota** :

La révision 1 du diagramme logique du RDS (TP14134B) est présentée sous la forme d'un document bilingue recto verso avec un nouvel arrière-plan. Vous pouvez vous procurer un diagramme logique du RDS au Centre de Transports Canada (CTC) le plus près de chez vous ou en envoyant votre demande par courrier électronique à l'adresse suivante : SDRS@tc.gc.ca.

Pour de plus amples renseignements ou pour recevoir des exemplaires de **feedback** ou d'autres publications de l'Aviation civile, appelez au 1 800 305-2059 ou venez visiter notre site Web à www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification. Afin de ne pas la livraison de vos numéros, envoyez tout changement d'adresse au Centre de communications de l'Aviation civile de Transports Canada, AARA, Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

**©Travaux publics et Services gouvernementaux, Canada, 2003**
Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l'utilisation de cette publication, il n'est aucunement responsable de la présentation de l'information ni de l'interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l'original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide, et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

**Avis/Exonération de responsabilité :**

Les rapports de difficultés en service sont habituellement publiés intégralement.
Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

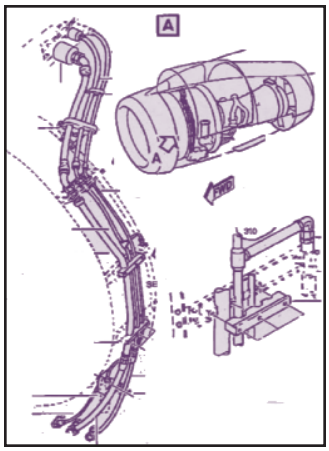
***This publication is also available in English.***

# aéronefs

## AIRBUS A320

***Conduite hydraulique usée par frottement***

On a trouvé une conduite hydraulique qui était usée par frottement dans le transducteur de pression de la pompe du circuit hydraulique vert du moteur n° 1 d'un A320. Ces dommages ont causé une importante perte de liquide, et l'avion a dû effectuer une descente d'urgence et un atterrissage subséquent non planifié.




*La plupart des groupes motopropulseurs ont une multitude de conduites qui rejoignent les divers circuits moteurs et les cellules. Ces conduites sont situées par nécessité à proximité immédiate de divers autres conduites et composants.*

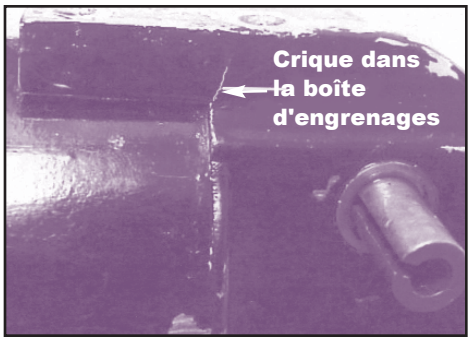
*Le programme de RDS reçoit toujours de nombreux rapports ayant trait à la défaillance de conduites causée par un dégagement insuffisant par rapport aux structures adjacentes. Le risque d'une défaillance de cette importance peut être évité en assurant un dégagement ou une protection adéquate des conduites, ou les deux, lors de l'installation initale et pendant la maintenance.*

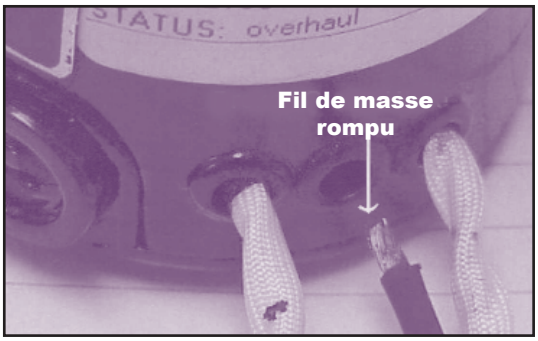
## BEECH 58P

RDS nº 20030506006

***Moteur de volets défectueux***

Au cours des vérifications de fonctionnement suivant l'installation d'un moteur de volets (réf. 3536415157) nouvellement révisé, le TEA a remarqué des indications de battement intermittent. Après avoir déposé et examiné le moteur de volets suspect, on a déterminé que le problème était dû à un câble interne défectueux/lâche. Un examen subséquent du moteur de volets a révélé une crique manifeste dans la boîte d'engrenages.



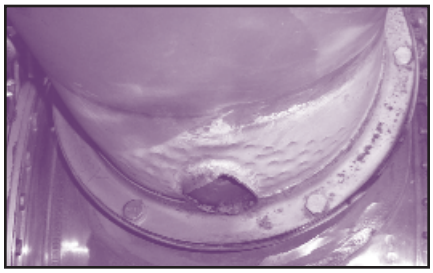




*Transports Canada rappelle aux techniciens d'entretien d'aéronefs qu'ils doivent d'inspecter attentivement toutes les pièces aéronautiques pour y déceler les défauts et pour assurer la traçabilité avant installation. La base de données des RDS contient de nombreux autres rapports de cette nature.*

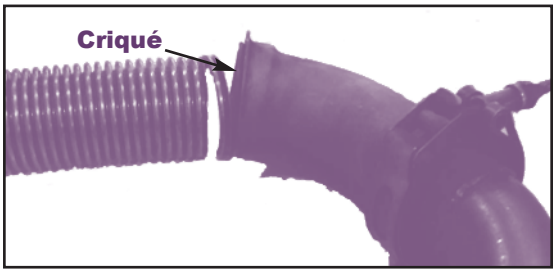
## BEECH C90A

RDS nº 20030115006

***Bossage d'antigivrage criqué***



Au cours de la vérification périodique d'un Beech C90A, on a remarqué que le bossage d'antigivrage situé sur le tuyau d'échappement gauche (réf. 109-950000-1) était brisé au niveau du tuyau flexible d'antigivrage. Ce dernier était également criqué près du coude inférieur.

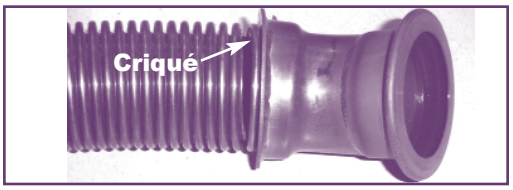



*Mise en garde pour les techniciens d'entretien d'aéronefs qui inspectent cette zone.*

**BEECH C90A** RDS nº 20021125012

***Tuyau flexible d'antigivrage criqué***

Au cours de l'inspection d'un Beech C90A, le capot du moteur droit a été déposé, et on a constaté que le tuyau flexible (réf. 90-910100-17) qui achemine l'air d'échappement pour réchauffer l'entrée d'air du capot moteur était criqué. La crique s'étendait approximativement au 1/3 de la circonférence du tuyau.




**Heures depuis la mise en service initiale (HMSI) :** 124,6 heures

*Le bulletin de service du constructeur 71-3142 a été diffusé dans le but de prévenir la formation de criques à cet endroit. Cependant, on a rapporté la formation de criques même après qu'on se soit conformé au BS 71-3142.*

*Transports Canada recommande de faire preuve d'une vigilance accrue pour déceler les criques dans cette zone.*

**CESSNA 150** RDS nº 20030423006

***Criques dans le stabilisateur horizontal***

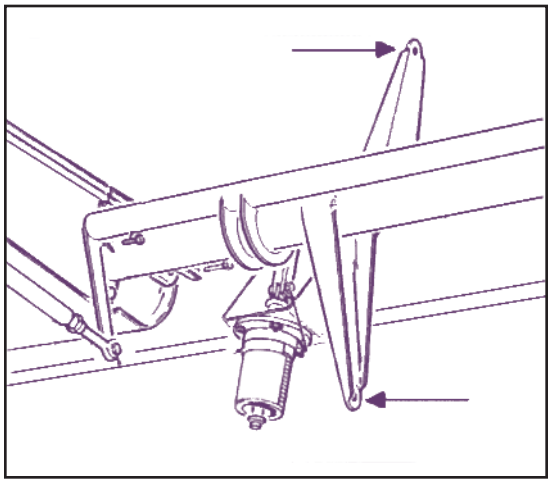
Les nervures de bord d'attaque d'un Cessna 150 (réf. 0432001-46 et 0432001-6) sont très difficiles à apercevoir. Le seul moyen de les examiner visuellement pour déceler des criques le long des volets compensateurs est de faire passer un miroir entre les trous d'allègement horizontaux des longerons et des nervures.

Le correspondant croit que les nervures se sont criquées en raison de manœuvres au sol inappropriées. La procédure, qui consiste à pousser l'empennage de l'avion par le longeron afin de faire pivoter l'appareil pour l'orienter, pourrait être la cause des dommages à ces nervures. Les deux nervures ont été remplacées.

*Bien que les petits aéronefs puissent être poussés manuellement, il faut suivre les procédures appropriées pour ne pas les endommager. Assurez-vous d'utiliser une barre de remorquage.*

**DE HAVILLAND DHC 2 MKI** RDS nº 20030318009

***Point de fixation des câbles allongé***



Au cours d'une inspection, on a remarqué que le point de fixation des câbles du tube de torsion de commande de profondeur (réf. C2T7A) était allongé.

**HMSI :** 21 878 heures

Il arrive souvent qu'on ne découvre ce type de défectuosité que lorsque l'on procède à d'autres travaux de maintenance qui nécessitent la dépose d'un composant connexe. Cette défectuosité n'a été découverte qu'à la suite d'une inspection minutieuse, sans quoi elle serait peut-être passée inaperçue.

On peut repérer les défectuosités qui apparaissent dans la boucle d'un câble par un changement inattendu dans la tension du câble ou par l'incapacité d'obtenir des relevés constants de la tension du câble lors du réglage.

*Pour bien inspecter les pièces qui pourraient présenter une telle défectuosité, les câbles de commande doivent être relâchés afin de pouvoir déceler un jeu au niveau des extrémités des fixations.*

**Avis/Exonération de responsabilité :**

Les rapports de difficultés en service sont habituellement publiés intégralement.
Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

**DE HAVILLAND DHC 7 102** RDS nº 20030514008

***Câblage usé par frottement***

Au cours d'une inspection de grand entretien d'un DHC 7 102, on a trouvé deux câbles (2610-300 13a22 et 2610-30006a22) usés et brisés par frottement à la hauteur de colliers détériorés dans la zone de la cloison pare-feu inférieure arrière. Les coussins en caoutchouc s'étaient arrachés, et les colliers métalliques ont usé les câbles. Ces câbles font partie de la boucle d'incendie du moteur n° 3; cette dernière était en état de marche lorsque l'avion a été amené pour la maintenance. Seuls les colliers de fixation retenaient les câbles ensemble.

La boucle d'incendie a fait l'objet de nombreuses défectuosités par le passé; elle échouait aux vérifications avant-vol trois ou quatre fois par année, généralement par les froids matins d'hiver. On la répare habituellement en nettoyant ou en remplaçant ses connexions. Nous soupçonnons que les connexions défectueuses des câbles usés et brisés par frottement peuvent avoir augmenté la résistance du système et causé l'échec des vérifications par le passé.

*Cette défectuosité montre un câblage endommagé par la détérioration d'un coussin de collier. Elle a été découverte au cours de l'inspection d'un avion qui approchait d'un « âge critique » de sa vie (20 ans).*

**ISRAEL ASTRA SPX** RDS nº 20030424004

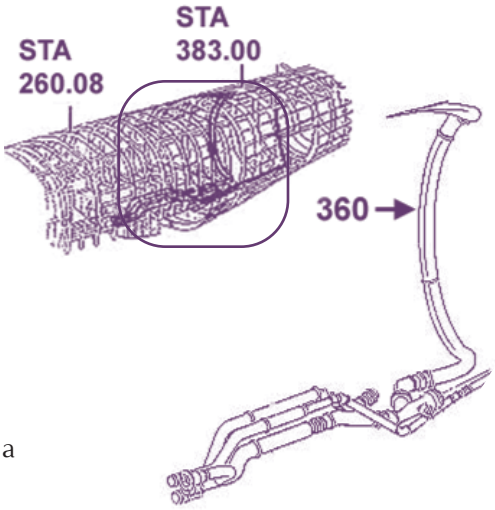
***Conduit criqué***

Au cours d'une inspection aux 1 000 heures, on a enlevé l'intérieur de la soute à bagages arrière pour pouvoir accéder au conduit d'air dynamique. Ce conduit de plastique se trouve du côté droit, fermement fixé au revêtement du fuselage à la réf. STA 350.

Pendant l'inspection, on a décelé une crique circulaire de 10 pouces dans le conduit (réf. 25W783016011) adjacent au revêtement du fuselage près de la sixième lisse droite (en comptant à partir de la lisse supérieure).

La nature de cette crique laissait le conduit s'ouvrir sous la pression interne. Cette crique n'était évidente qu'au touché ou à l'aide d'une lampe de poche et d'un miroir.

Ce conduit sert à évacuer la fumée de l'intérieur du fuselage dans l'éventualité d'un incendie ou d'un dégagement de fumée en vol. Il a fallu remplacer le conduit.



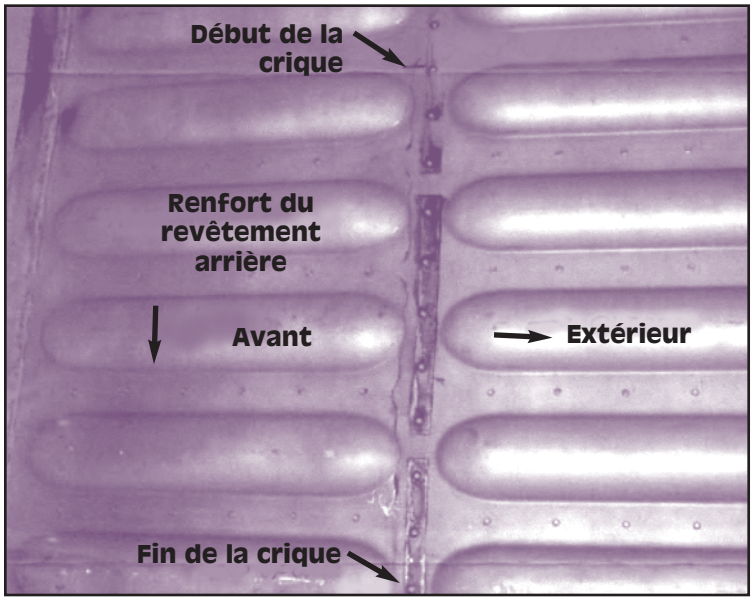

*Israel Aircraft Industries a introduit un nouveau numéro de référence pour ce conduit.*

**PIPER PA23 250** RDS nº 20030409015

***Mécanisme de verrouillage train sorti défectueux***

Lorsque le pilote a sélectionné la rentrée du train, ce dernier a refusé de rentrer. Le correspondant a découvert que le mécanisme de verrouillage train sorti (réf. 1764500) était incrusté de crasse. Le train a été nettoyé et lubrifié, et il a pu être rentré avec succès lors des essais. On a remis l'avion en service.

*De nombreux rapports de difficulté en service dans la base de données de Transports Canada signalent un nettoyage incomplet ou une lubrification insuffisante des trains d'atterrissage. L'avis AC 43.13 insiste sur l'importance de la propreté pendant et après la lubrification. La propreté peut prévenir l'accumulation inutile de crasse et éviter ainsi la défaillance des composants.*




**PIPER PA 28 140** RDS nº 20030214006

***Renforts de passerelle criqués***

Les renforts sous les revêtements des passerelles (réf. 00-62061-002/804), immédiatement à l'extérieur des raidisseurs marqués, étaient fortement criqués. La crique dans le revêtement arrière mesurait 42 cm de longueur. Le revêtement avant montrait trois criques de 5 cm de longueur.

Cette zone n'est pas accessible en temps normal. Cependant, cet avion (PA28 140) dispose d'un trou d'inspection supplémentaire, qui a été installé conformément à un bulletin de service antérieur. Le correspondant suggère que cette zone soit inspectée avec un endoscope, surtout pour les avions qui cumulent beaucoup de temps de vol.

**HMSI :** 9 402 heures

**PIPER PA 31T2** RDS nº 20030313003

***Vanne de régulation pneumatique défectueuse***

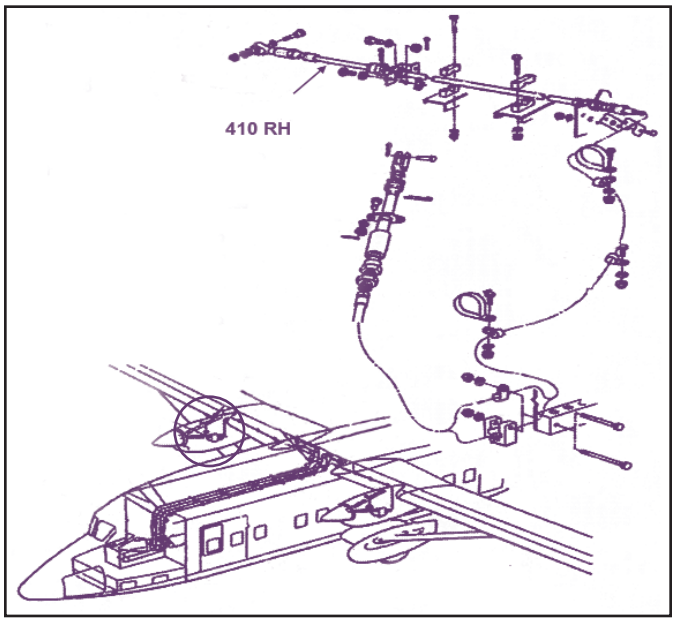
Pendant l'approche, l'équipage d'un Piper PA31T2 a remarqué de multiples défaillances de l'avionique. La puissance du signal VOR était très faible; la radio n° 1 et la majorité du matériel d'aide à la navigation étaient inopérants. La pression pneumatique indiquait 21 lb/po$^2$, alors qu'elle aurait dû être 18 lb/po$^2$. La vanne de régulation pneumatique (réf. 584228(1H5210)) était défectueuse.

Cette défaillance a causé l'échappement d'air chaud par la soupape de décharge, qui est située à proximité immédiate d'un faisceau de câbles d'antenne coaxiaux. L'air chaud a fait durcir les câbles et les a endommagés, ce qui a causé les défaillances de l'avionique mentionnées précédemment.

**SHORTS HARLAND SD 360** RDS nº 20030422002

***Câble flexible rompu***

Pendant l'approche, le pilote ne pouvait réduire le régime du moteur droit au réglage de puissance d'approche. L'avion a atterri à un réglage de puissance plus élevé qu'en temps normal et, après l'atterrissage, les réglages beta et marche arrière ne fonctionnaient plus. Les techniciens d'entretien d'aéronefs ont découvert que le mouvement de la manette de poussée du poste de pilotage était limité vers l'avant, tandis qu'aucun mouvement n'était visible dans aucune direction au niveau du moteur. L'enquête a révélé que le câble flexible de réglage de puissance droit s'était rompu à l'intérieur de sa gaine. L'emplacement du bris était dans un coude à 180° dans le câble immédiatement sous le bloc de came de commande moteur.




Le problème peut avoir été aggravé par le fait que le capot inférieur entravait les mouvements du câble lorsque ledit capot était en position fermée, ce qui aurait causé davantage de tension dans la zone du coude. On a noté qu'il était difficile de remarquer que le capot gênait les mouvements du câble lorsqu'il était fermé.

Comme il n'y avait aucun dommage important à la gaine extérieure, il aurait été difficile de détecter cette défectuosité à l'avance.

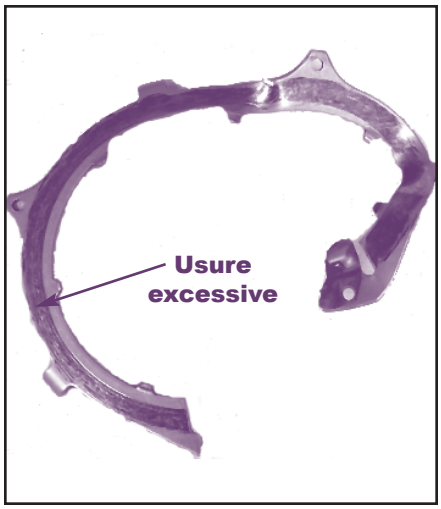
*Ce RDS souligne l'importance de bien acheminer les câbles et de s'assurer qu'il y a suffisamment de jeu entre les câbles et les composants adjacents.*

# giravions

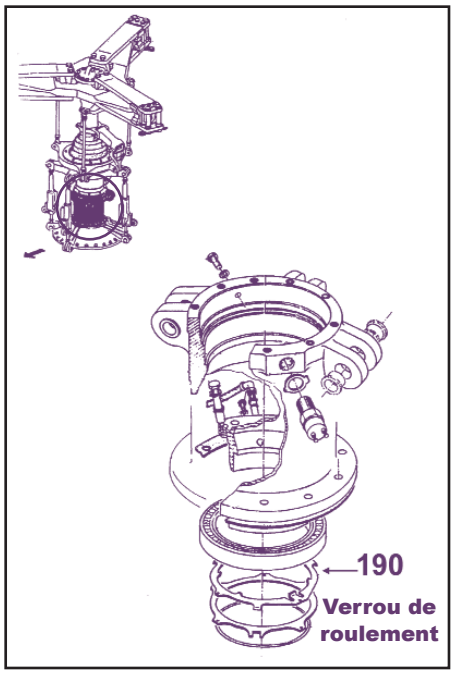
**AEROSPATIALE AS 350BA** RDS nº 20030429002

***Verrou de roulement de mât rotor principal brisé***

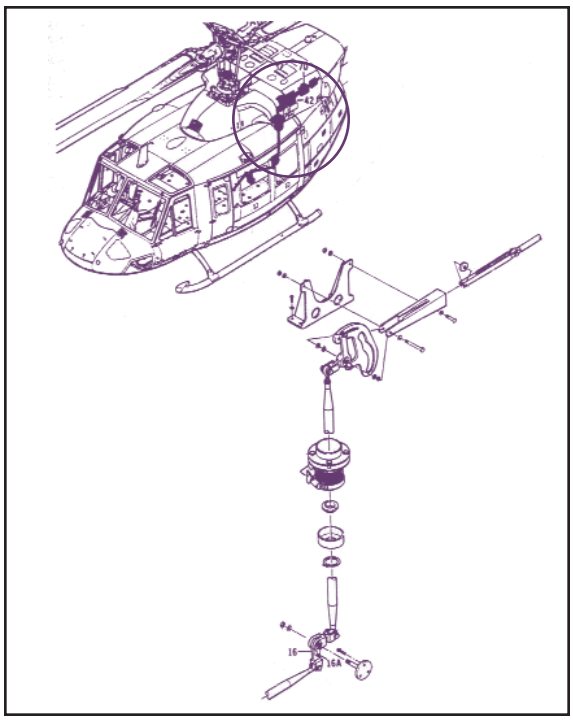
On a déposé la boîte d'engrenages du rotor principal en raison de la présence de limaille, et on l'a envoyée pour procéder à une révision. En procédant au désassemblage, on a constaté que le verrou de roulement (réf. 350A37-1183-22), situé entre le chemin de roulement intérieur inférieur et l'épaulement épicyclique, était brisé en de nombreux fragments. Ce bris a causé des dommages importants à l'épicyclique et a contaminé la boîte de réduction.




Un examen des antécédents de service des défaillances antérieures du verrou en cause a révélé que les criques peuvent résulter d'une pré-charge de couple inadéquate sur le verrou de roulement du mât. Lorsqu'on remplace un des deux roulements de mât, l'épaisseur des cales doit être convenable pour obtenir la pré-charge spécifiée. Si ce n'est pas le cas, un jeu excessif et des vibrations indésirables pourraient avoir lieu et causer des dommages.




*Transports Canada rappelle aux techniciens d'entretien d'aéronefs de vérifier l'épaisseur de la cale de roulement et de surveiller attentivement l'usure du verrou en question lorsqu'il faut remplacer les joints du mât.*



**BELL 212** RDS nº 20030416003

***Rivet de cisaillement de guignol cisaillé***

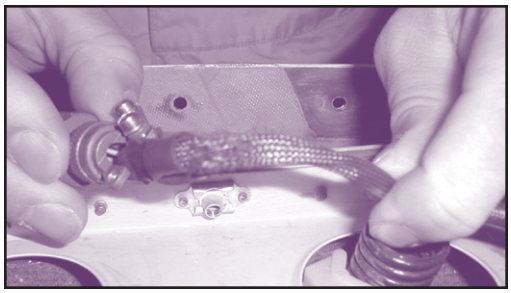
Pendant l'approche, le compensateur d'affaissement d'un Bell 212 n'a pas répondu aux commandes, et le régime du moteur s'est mis à augmenter à mesure qu'on abaissait le levier collectif. Le pilote a ajusté le régime du moteur à l'aide du circuit de compensation électrique (interrupteur de compensation pas-à-pas).

Une vérification subséquente a révélé que le rivet de cisaillement du guignol du régulateur de régime (réf. MS20470B3) s'était cisaillé. Aucun coincement n'a été constaté dans la tringlerie de commande du régulateur de régime. La défaillance du rivet de cisaillement est probablement attribuable à la fatigue.

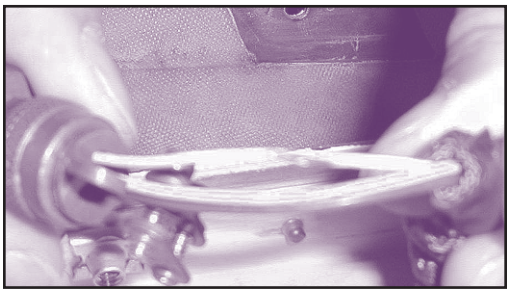
**EUROCOPTER EC 120 B** RDS nº 20030409012

***Fumée dans la cabine***

On a remarqué de la fumée dans la cabine au cours d'un vol de croisière. Peu de temps après un atterrissage immédiat et sans histoire, il y a eu perte d'alimentation complète (y compris l'alimentation par batterie).



Fil de masse jusqu'au métal
sur le dessus de la plaque verticale



Unité de contrôle auxiliaire de la lumière (LACU)

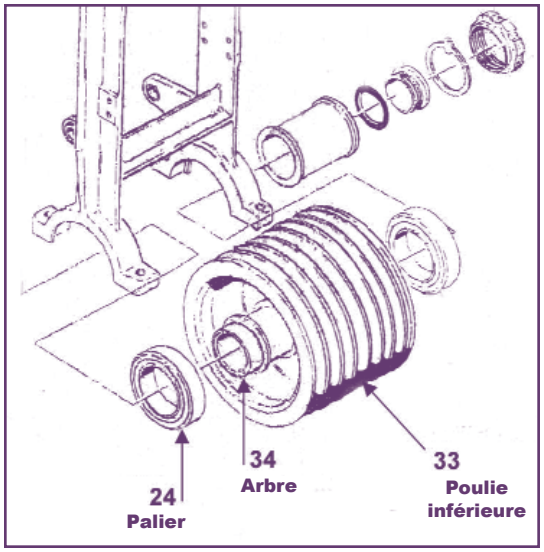
La vérification de suivi a révélé que le faisceau de câbles qui est relié directement au feu anticollision sur la dérive supérieure était usé par frottement, ce qui a causé un court-circuit direct à l'unité de contrôle auxiliaire de la lumière (LACU). On a réparé le câblage, et l'hélicoptère a été remis en service. Cet hélicoptère a cumulé plus de 1 000 heures depuis la mise en service initiale (HMSI). Un incident semblable a déjà eu lieu sur un hélicoptère EC 120 B immatriculé à l'étranger.

Le LACU comprend de nombreuses entrées, notamment les projecteurs d'atterrissage, les feux à éclats, les voyants de position, le voyant d'alimentation de la batterie principale, l'interrupteur de la génératrice, la pompe à carburant, le réchauffage pitot, le régime du rotor, l'essai incendie, etc.

*Transports Canada recommande à tous les exploitants d'EC 120 de vérifier l'usure des câbles à cet endroit en attendant que le contructeur prenne des mesures supplémentaires.*

**SCHWEIZER 300C** RDS nº 20030425008

***Glissement du palier d'arbre de la poulie inférieure de la transmission du rotor principal***




Mécanisme d'entraînement
et transmission du rotor principal

Au cours d'une inspection détaillée de la transmission par courroie (inspection aux 300 heures), le technicien d'entretien d'aéronef a noté que la bague intérieure du palier (réf. 269A5050-85) avait glissé sur l'arbre (réf. 269A5497-9), comme le montrait les marques de glissement. Pendant le démontage du cadre en H, on a remarqué qu'il était possible de faire tourner le palier sur l'arbre manuellement. On a retiré l'ensemble du service, car l'arbre et le palier sont emmanchés à la presse.

L'enquête a révélé que certains arbres peuvent avoir été fabriqués incorrectement par le fabricant de pièces d'origine avec une très légère conicité, ce qui a éventuellement permis au palier de devenir assez lâche pour tourner sur l'arbre. Le fabricant peut réparer les arbres coniques en les rectifiant avant de les nickeler.

*Il suffit généralement de porter une attention particulière aux marques de glissement sur l'arbre pour détecter les déplacements non désirés du palier.*

# prenez garde

**BEECH 95B55** RDS nº 20030507007

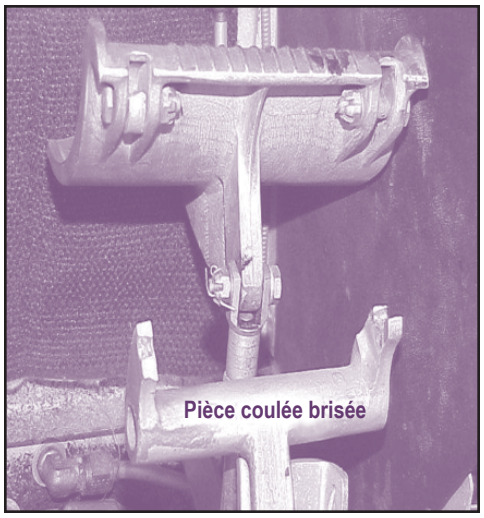
**Pédale de palonnier criquée**

Au cours d'une vérification de fonctionnement des commandes de vol dans le cadre de travaux de maintenance périodique, la pédale du palonnier gauche (réf. 505243263) s'est fracturée à son point de fixation. On a découvert une usure de forme oblongue dans la zone de fixation.

L'usure n'était pas facilement observable en raison de la conception et de la fixation du maître-cylindre de frein. Il a donc fallu enlever les pièces de fixation de la pédale pour pouvoir trouver d'autres signes d'usure. Une inspection subséquente des autres avions Beech 95B55 de l'entreprise a révélé des défauts semblables.

**HMSI :** 6 189,4 heures

*La pédale de palonnier qui porte ce numéro de référence est employée dans divers avions Raytheon/Beech; portez une attention particulière lors de la vérification de cette zone.*




# CNs relatives aux équipements

Transports Canada (TC) 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 TC 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.

TC a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. 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 TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante :

***www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/maintien/cn.htm***

| FABRICANT | NUMÉRO DE CN | PAYS | DESCRIPTION |
|---|---|---|---|
| ANJOU AÉRONAUTIQUE | 2002-104(AB)R2 | FR | CEINTURES DE SÉCURITÉ ET SYSTÈMES DE RETENUE, TYPE 343-1 BS 343-1-25-01 |
| ANJOU AÉRONAUTIQUE | 2002-105(AB)R2 | FR | CEINTURES DE SÉCURITÉ ET SYSTÈMES DE RETENUE, TYPE 343 BS 343-25-02 |
| APIC | 2002-453(B)R1 | FR | CRIQUES DANS LE REVÊTEMENT INTÉRIEUR DU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT DU GROUPE AUXILIAIRE DE BORD - BS de APIC 4500001-49-72 |
| BRUGGEMANN GMBH | 2003-162 | GY | PARACHUTE DE SECOURS RETTUNGSFALLSCHIRM RFS II- MÉCANISME D'OUVERTURE - SB NR. LBA 001 |

# AÉRONEFS VIELLISSANTS (Partie II)

Ramon (Ray) Raoux, P. Eng.

## Contexte

Le numéro 1/2003 de la publication *FeedBack* décrit les préoccupations structurales et les activités de maintenance subséquentes qui ont été mises au point pour maintenir la navigabilité des aéronefs vieillissants. Tandis qu'on abordait les questions structurales dans les années 90, d'autres inquiétudes ont aussi été soulevées relativement aux circuits électriques des avions âgés qui pourraient nécessiter un traitement semblable. Il y a eu de nombreux incendies de bord, comme celui du DC-9 d'Air Canada, près de Cincinnati en 1983, et l'explosion d'un réservoir de carburant dans un B737 à Manille en 1990. Cependant, ces événements n'ont pas mené à la création d'importants comités pour étudier les circuits électriques. Il a fallu attendre l'explosion et l'écrasement d'un B747 de la TWA, le vol 800, au large de Long Island (New York) en 1996 et l'enquête prolongée médiatisée qui s'est en suivie avant que les circuits et câbles électriques soient scrutés. Aux États-Unis, la Commission de la Maison-Blanche sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile a recommandé à la FAA, en collaboration avec les transporteurs aériens et les constructeurs d'aéronefs, d'étendre son programme sur les aéronefs vieillissants aux systèmes non structuraux. Cette recommandation a entraîné, vers la fin de 1998, la création du comité consultatif sur l'élaboration de règles pour les systèmes de transport vieillissants (Aging Transport Systems Rulemaking Advisory Committee [ATSRAC]) qui examine d'abord les circuits électriques, notamment le câblage, les connecteurs et d'autres composants comme les disjoncteurs. L'incendie en vol et l'écrasement d'un MD-11 de Swissair, le vol 111, près de Peggy's Cove, en septembre 1998, ont précipité l'annonce de la création du ATSRAC et ajouté au besoin urgent de s'occuper des problèmes relatifs aux circuits électriques.

## Membres du ATSRAC

Le ATSRAC est représenté par des autorités chargées de la navigabilité, des constructeurs d'aéronefs, des entreprises de transport aérien et d'autres groupes d'intérêts. La FAA, les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) de l'Europe et Transports Canada représentent les autorités chargées de la navigabilité; Airbus, Boeing et Dassault représentent les constructeurs d'aéronefs; AirTran Airways et Northwest Airlines représentent les entreprises de transport aérien. Le ATSRAC compte aussi la NASA, le département de la défense des É.-U., la Airline Pilots Association, l'Association internationale des machinistes, la Air Transport Association of America et la General Aviation Manufacturers Association parmi ses membres. En général, le ATSRAC a pour mandat de formuler des conseils à l'égard de la réglementation et des documents justificatifs qui pourraient être nécessaires afin que les systèmes non structuraux des avions de transport soient conçus, construits et entretenus de façon à garantir leur sécurité tout au long de leur durée de vie.

Pour traiter des préoccupations relatives au câblage dans les aéronefs, le ATSRAC a adopté une approche semblable à celle utilisée pour traiter des structures des aéronefs vieillissants. Dans un premier temps, cinq groupes de travail (GT) ont été formés pour s'occuper de tâches spécifiques. Un de ces GT a coordonné l'inspection du câblage (conformément à un protocole d'inspection précis) sur plus de 100 gros aéronefs de la catégorie transport au cours d'une vérification approfondie de maintenance, afin de déterminer l'état général du câblage et du matériel connexe. On a révisé les bulletins de service et les consignes de navigabilité ayant trait au câblage pour déterminer s'il fallait rendre obligatoire les bulletins ou modifier les consignes pour y incorporer des mesures définitives. Des inspections poussées (où on enlève des sections de faisceaux de câbles) ont été effectuées sur six aéronefs qui avaient récemment été mis hors service. Les faisceaux de câbles ont été envoyés à des laboratoires pour subir des essais supplémentaires, visant essentiellement à catégoriser les effets de l'usure attribuée à l'âge sur les caractéristiques d'isolation des câbles. Un autre GT a évalué l'efficacité des programmes de maintenance à l'égard des réseaux de câblage. Deux autres GT ont examiné en profondeur des programmes de formation et des manuels sur les pratiques normales relatives aux câbles électriques (ESWPM).

## Résultats des GT du ATSRAC

Il n'est pas surprenant d'apprendre que ces GT ont formulé une panoplie de recommandations fondées sur leurs enquêtes. Les conclusions typiques relativement à l'état du

câblage dans les aéronefs vieillissants comprenaient, entres autres, des colliers de fixation trop petits ou trop grands, des câbles qui frottaient contre la structure, qui n'étaient pas convenablement fixés ou encore qui étaient fixés à des conduites carburant ou d'oxygène et à des gaines d'air chaud. Toutefois, la condition la plus fréquente (et vraisemblablement la plus préoccupante) était l'accumulation de crasse et de débris composés de charpie, de liquides renversés et de rognures de métal; la propreté doit devenir primordiale. On a noté le besoin d'améliorer le marquage et la séparation des câbles. On a aussi reconnu la difficulté que présente l'inspection des câbles, particulièrement en raison de l'inaccessibilité à ces derniers et lorsqu'ils se trouvent dans d'épais faisceaux de câbles.

En général, on a établi le besoin d'effectuer un changement de culture relativement à l'approche de l'industrie et de l'autorité de réglementation vis-à-vis le câblage. Les câbles ne doivent plus représenter d'obstacles à contourner avant qu'on puisse effectuer d'autres tâches de maintenance au cours des inspections visuelles. En plus de mouiller le tapis, une flaque de café entraîne d'autres conséquences. Comme prévu, certaines recommandations à l'égard de la formation exigeaient qu'on porte davantage attention au câblage, tandis que d'autres recommandations préconisaient la création d'une formule normalisée et d'un contenu normalisé minimal dans les ESWPM. D'autres encore énoncaient le besoin d'un programme amélioré d'analyse de zones (EZAP).

## Recommandations des GT du l'ATSRAC

Ces cinq GT du ATSRAC ont mis deux ans à exécuter leurs tâches et à présenter leurs recommandations (phase 1). Pour la phase 2, à la lumière des recommandations émises, le ATSRAC était chargé de recommander l'établissement de règles appropriées à la mise en application des recommandations. Le groupe de travail 6 a été formé pour incorporer les nouvelles normes de certification des réseaux de câblage à la Partie 25 (Normes de navigabilité : avions de la catégorie transport) des Federal Aviation Regulations (FAR). La révision de cette partie des FAR permettrait de s'assurer que les recommandations du ATSRAC à l'égard de la séparation et du marquage des câbles deviennent une exigence relative à la conception des nouveaux aéronefs. Des éléments indicatifs ont été rédigés à l'égard de l'élaboration des programmes de formation sur les réseaux de câblage applicables aux transporteurs aériens, aux ateliers de réparation et aux établissements de formation. La formation serait adaptée aux exigences de chaque groupe et comprendrait des procédures et des mises en garde détaillées à l'intention des mécaniciens et des inspecteurs de première ligne, ainsi que des renseignements généraux de sensibilisation sur l'importance et la criticité de ces mesures à l'intention, par exemple, de l'équipage de conduite, du personnel de cabine et des gestionnaires d'entreprises de transport aérien. La nécessité de mettre en œuvre l'EZAP dans un programme de maintenance approuvé pour les exploitants serait rendue obligatoire par la FAA par l'émission d'un FAR spécial. De plus, des mesures réglementaires seraient prises pour rendre obligatoire une vérification unique des réseaux de câblage dans les cinq prochaines années. Bien que les mesures réglementaires de la FAA ne s'appliqueraient qu'aux aéronefs immatriculés aux États-Unis, Transports Canada (TC) et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) de l'Europe partagent les préoccupations de la FAA et ont participé aux activités du ATSRAC, afin qu'ils puissent rendre obligatoires des exigences semblables en même

temps que la FAA.
Même si les activités à l'égard des aéronefs vieillissants ont porté sur les gros aéronefs de la catégorie transport, il est vrai que les petits aéronefs (moins de 30 passagers ou 7 500 livres de charge utile, ou les deux) de la catégorie transport ne sont pas à l'abris de la détérioration du câblage causée par le temps. En conséquence, le GT 10 a vérifié 39 avions d'affaires à réaction dans le cadre des activités de la phase 2 du ATSRAC, ce qui représente huit modèles et cinq constructeurs. Les conclusions du GT 10 ont révélé que les observations relatives au câblage dans les gros et les petits aéronefs de la catégorie transport étaient semblables.

Le fait de rendre obligatoires les initiatives mentionnées ci-dessus représente un début dans le traitement des préoccupations relatives aux réseaux de câblage, mais d'autres activités sont nécessaires et même en cours de réalisation. Le prochain numéro de la publication *FeedBack* va décrire l'importance de l'EZAP et des autres activités en cours pour traiter les questions relatives au câblage. Les lecteurs qui souhaitent obtenir des détails supplémentaires sur le ATSRAC peuvent trouver une description exhaustive des activités du ATSRAC sur son site Web à l'adresse suivante : www.mitrecaasd.org/atsrac/index.html.

**Ray Raoux**
*Gestionnaire, Action correctrive*
*Maintien de la navigabilité*
*Certification des aéronefs*
***Transports Canada***

***Photos :*** *Gracieuseté de J.R. (Rod) Digney*

# pièces non approuvées SUSPECTES

Les rédacteurs des rapports de difficultés en service (RDS) suivants, qui ont été reçus au cours du trimestre précédent signalaient qu'une pièce non approuvée (SUP) était soupçonnée. La liste n'est fournie ici qu'à titre de renseignements et ne doit aucunement être utilisée pour repérer des pièces non approuvées. Au Canada, les SUP doivent être signalées au moyen d'un formulaire RDS ordinaire, sur lequel la pièce non approuvée est mentionnée

**NOTA :** Le numéro 2/2003 de la publication *FeedBack* comportait des erreurs dans les pièces non approuvées suspectes. La liste révisée ci-dessous comporte des données relatives aux deuxième et troisième trimestres.

**FABRICANT :** AEROSPATIALE AS 350A
**NOM DE PIÈCE :** PALIER **RÉFÉRENCE :** NON CONFORME **ÉTAT DE LA PIÈCE :** GRIPPÉE
**Nº RDS :** 20030319003
**DESCRIPTION**
LE SUPPORT DE PALIER CÔTÉ ENTRAÎNEMENT A GRIPPÉ EN VOL ET A PIVOTÉ DANS LA GARNITURE DE COUSSIN, CE QUI A USÉ LE DIAMÈTRE EXTÉRIEUR DU CHEMIN DE ROULEMENT AU POINT OÙ L'ARMATURE A COMMENCÉ À FROTTER SUR LE STATOR. CETTE USURE A CONTINUÉ JUSQU'À CE QU'IL Y AIT SUFFISAMMENT DE SERRAGE POUR CISAILLER LA SECTION CREUSE DE L'ARBRE D'ENTRAÎNEMENT. LE DÉMONTAGE DE L'UNITÉ A RÉVÉLÉ QUE LES PALIERS INSTALLÉS SONT DES PIÈCES NON CONFORMES. LA PIÈCE CONFORME EST FABRIQUÉE PAR LE FABRICANT DE PIÈCES D'ORIGINE APC ET PORTE LA RÉF. 150SG1052B. LES PALIERS TROUVÉS PORTAIENT LA MARQUE « JAF 6203RS JAPAN » ". LE PALIER GRIPPÉ A PERDU SES JOINTS, CE QUI A EXPOSÉ LES BILLES. IL N'EST PAS DE LA MÊME CONCEPTION QUE LA PIÈCE CONFORME. LES PALIERS NON CONFORMES COMPORTENT DEUX RANGÉES DE HUIT BILLES, TANDIS QUE LA PIÈCE DU FABRICANT COMPORTE UNE RANGÉE DE HUIT BILLES. SELON LA FICHE D'EMPLOI DES PIÈCES D'AÉRONEF, CETTE UNITÉ A ÉTÉ RÉVISÉE POUR LA DERNIÈRE FOIS AVANT LE MOIS DE MAI 1998. SELON LE PROPRIÉTAIRE, L'UNITÉ ÉTAIT INSTALLÉE SUR UN AÉRONEF LORSQU'ELLE A ÉTÉ IMPORTÉE, ET LA RÉVISION A VRAISEMBLABLEMENT EU LIEU AU PORTUGAL. LES PALIERS SONT GARDÉS EN QUARANTAINE EN ATTENDANT LA VÉRIFICATION DE TRANSPORTS CANADA.

**FABRICANT : BOEING** 737 217
**Nº RDS :** 20030321011
**DESCRIPTION**
LA DÉPOSE IMPRÉVUE DE LA SERVOCOMMANDE DE GOUVERNE DE DIRECTION D'UN B737 A ÉTÉ EFFECTUÉE LES 25 ET 26 FÉVRIER 2003, À YVR, EN RÉPONSE À UNE DEMANDE DU SERVICE DU MATÉRIEL FONDÉE SUR L'AVIS DE PIÈCES NON APPROUVÉES N° 2001-0089 DE LA FAA EN DATE DU 12 AOÛT 2002. LA SERVOCOMMANDE (RÉF. 1U1150-3 S/N 737) SUSPECTE ÉTAIT AFFICHÉE DANS L'AVIS. AIR CANADA AURAIT DÛ EN ÊTRE AVERTI PAR TRANSPORTS CANADA (VOIR CHAPITRE 5, ARTICLES 510, 511 ET 513 DE L'ABN). LA DÉPOSE DE LA SERVOCOMMANDE DE GOUVERNE DE DIRECTION (RÉF. 1U1150-3 S/N 0737) RENVOIE À FTN ZKMZP8 ET INDIQUE QU'ELLE A ÉTÉ INSTALLÉE SUR UN AÉRONEF511, MAIS L'HISTORIQUE DE SEPTRE INDIQUE QUE L'UNITÉ A ÉTÉ RÉPARÉE LE 13 MARS 2000. CES RENSEIGNEMENTS ONT ÉTÉ CONFIRMÉS DANS L'ARTOS. L'HISTORIQUE DU FTN DANS L'ARTOS INDIQUE QUE L'UNITÉ A ÉTÉ INSTALLÉE SUR UN AÉRONEF 511 LE 21 MARS 2000 JUSQU'À CE JOUR. L'AVIS DE LA FAA INDIQUE QUE LES UNITÉS SUSPECTES ONT ÉTÉ MAL RÉVISÉES AU COURS DE LA PÉRIODE DU 3 AU 8 JANVIER 2001. LES ATELIERS DE RÉPARATION ET LES VENDEURS MENTIONNÉS DANS L'AVIS NE FIGURENT PAS SUR NOTRE LISTE APPROUVÉE. DE PLUS, NOTRE RAPPORT D'ATELIER A ÉTABLI QUE LA PIÈCE AVAIT DES CODES DU CONSTRUCTEUR, ET NOUS PRÉSUMONS QUE LA PIÈCE APPARAISSANT SUR LA LISTE DE LA FAA AVAIT ÉTÉ FORGÉE.

**FABRICANT : CESSNA 150**
**NOM DE PIÈCE :** ALTERNATEUR **RÉFÉRENCE :** DOFF10300F **ÉTAT DE LA PIÈCE :** : DÉFECTUEUSE
**Nº RDS :** 220030120006
**DESCRIPTION**
AU COURS DE LA RÉVISION DE L'ALTERNATEUR, ON A CONSTATÉ QUE LE REDRESSEUR (RÉF. ES4113), LE BALAI (RÉF. E4118) ET LE PALIER (RÉF. ES4104) PORTAIENT TOUS DES NUMÉROS DE RÉFÉRENCE NON APPROUVÉS. L'HABILLAGE DE L'ALTERNATEUR S'EST FAIT AVEC DES PIÈCES APPROUVÉES.

**FABRICANT : DE HAVILLAND DHC-2MK1**
**NOM DE PIÈCE :** GOUVERNE DE PROFONDEUR **RÉFÉRENCE :** C2T29A **ÉTAT DE LA PIÈCE :** DÉFECTUEUSE
**Nº RDS :** 20030131001
**DESCRIPTION**
LA PIÈCE A EN RÉALITÉ ÉTÉ PRISE DE L'INVENTAIRE POUR L'INSTALLATION, MAIS ELLE NE CORRESPONDAIT PAS.

**FABRICANT : EUROCOPTER** BO105 S CDN BS
**NOM DE PIÈCE :** BOULON **RÉFÉRENCE :** LN93556X32 **ÉTAT DE LA PIÈCE :** TROP LONGUE
**Nº RDS :** 20030605012
**DESCRIPTION**
AU COURS D'UNE VÉRIFICATION DE CONFORMITÉ À L'AVIS DE CAMPAGNE 351-73-20-12 DES SERVICES DES AÉRONEFS, ON A REMARQUÉ QUE LE BOULON RELIANT LES CÂBLES DE COMMANDE N2 AU LEVIER N2 ÉTAIT TROP LONG. LA LONGUEUR EN TROP AVAIT ÉTÉ COMPENSÉE À L'AIDE DE RONDELLES SUPPLÉMENTAIRES INSÉRÉES SOUS LA TÊTE DU BOULON. ON A REMPLACÉ LE MAUVAIS BOULON PAR LE BOULON APPROPRIÉ (RÉF. LN9355-6X32) AU BOUT DUQUEL ON A APPLIQUÉ UN JOINT DE SERRAGE AU NIVEAU DU JOINT ENTRE L'EXTRÉMITÉ DE L'ÉCROU ET LA PLAQUE D'ÉCROU.

# avis de Pièces non approuvées par la FAA

***N° 2001-00274 en date du 17 juin 2001***

**PIÈCES VISÉES**

Turbocompresseurs

**OBJET**

Le présent avis a pour objet d'aviser tous les propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronefs des travaux de maintenance inappropriés effectués sur des turbocompresseurs Garrett et RayJay/Roto-Master.

**CONTEXTE**

Une enquête mixte portant sur les pièces non approuvées suspectes, effectuée par la Federal Aviation Administration (FAA), le Bureau de l'inspecteur général du département des Transports et le Federal Bureau of Investigation a révélé que Thunderbird Accessories, Inc. (Thunderbird) a mal exécuté la maintenance sur les turbocompresseurs Garrett et RayJay/Roto-Master et a approuvé leur remise en service. Thunderbird, situé au 5406 N. Rockwell, Bethany (OK), 73008, était anciennement titulaire du certificat d'organisme aéronautique (Air Agency Certificate) n° IC2R893K.

Les preuves ont révélé que Thunderbird n'avait pas effectué la maintenance conformément aux manuels de maintenance des constructeurs, ni aux instructions pour le maintien de la navigabilité, ni à d'autres méthodes, techniques et pratiques acceptées par la FAA. Parmi les écarts remarqués, on compte notamment des perçages d'arrêt au-delà des limites permises sur les boîtiers d'échappement et l'installation de boulons et de paliers non approuvés qui n'ont pas été conçus pour une utilisation par chaleur extrême. Puisque la FAA n'a pu déterminer tous les modèles et les numéros de série visés, on doit considérer suspects tous les turbocompresseurs dont la remise en service a été approuvée par Thunderbird.

**RECOMMANDATIONS**

Les dispositions du règlement exigent que les produits qui ont un certificat de type se conforment à leur définition de type. Les propriétaires, exploitants, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronefs devraient inspecter leurs avions, les dossiers d'entretien des appareils et (ou) les inventaires des pièces pour les turbocompresseurs dont la remise en service a été approuvée par Thunderbird. Les turbocompresseurs suspects installés sur des aéronefs devraient être vérifiés pour qu'on s'assure qu'ils sont conformes à la définition de type. On recommande de mettre en quarantaine les turbocompresseurs se trouvant dans les stocks existants pour éviter de les installer, jusqu'à ce qu'on puisse déterminer si chaque pièce est apte à l'installation.

**RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS**

Pour obtenir de plus amples renseignements sur cette enquête et des conseils à l'égard des turbocompresseurs susmentionnés, contacter le Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA à l'adresse ci-dessous. En plus des recommandations précédentes, la FAA apprécierait tout renseignement relatif à la découverte des turbocompresseurs, aux moyens utilisés pour cerner la source et aux mesures prises pour retirer les turbocompresseurs du service.

Le présent avis provient du FSDO d'Oklahoma City, 1300, boul. S. Meridian, local 601, Oklahoma City (OK), 73108, téléphone : 405 951-4200, télécopieur : 405 951-4282; il a été acheminé par le Suspected Unapproved Parts Program Office de la FAA, AVR-20, téléphone : 703 668-3720, télécopieur : 703 481-3002.

## SYMPOSIUMS, SALONS ET ATELIERS POUR LES TEA 2003-2004

### ONTARIO Du 22 au 24 octobre

International Plaza Hotel & Conference Centre, 655, chemin Dixon, Toronto ON M9W 1J4
**Tél. :** 1 800 668-3656 ou 416 244-1711 **Fax :** 416 244-8031
**Internet :** www.internationalplaza.com

### ONTARIO NORD-OUEST Du 6 au 7 novembre

Victoria Inn & Conference Centre
555, rue Arthur ouest, Thunder Bay ON P7E 5R5
**Tél. :** 1 800 387-3331 ou 807 577-8481 **Fax :** 807 475-8961
**Internet :** www.vicinn.com

### QUÉBEC Du 18 au 21 novembre

Hilton Montréal Aéroport
12505, Côte-de-Liesse, Montréal QC H9P 1B7
**Tél. :** 1 800 567-2411 ou 514 631-2411 **Fax :** 514 631-0192
**Internet :** www.hilton.com

### PACIFIQUE Du 28 janvier au 2 février

Best Western Richmond Hotel & Convention Centre
7551, Westminster Highway, Richmond BC V6X 1A3
**Tél. :** 1 800 663-0299 ou 604 273-7878 **Fax:** 604 278-0188
**Internet :** www.richmond-hotel.ca

### CENTRE Du 3 au 5 mars

Best Western Victoria Inn (aéroport de Winnipeg)
1808, av. Wellington, Winnipeg MB R3H 0G3
**Tél. :** 1-800 928 4067 ou 204 786-4801 **Fax:** 204 786-1329
**Internet :** www.vicinn.com

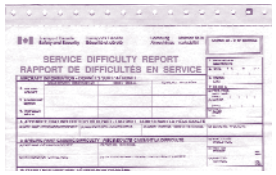
### OUEST Du 24 au 26 mars

Coast Plaza Hotel & Conference Centre
1316, 33e Rue NE, Calgary AB T2A 6B6
**Tél. :** 1 800 661-1464 ou 403 248-8888 **Fax :** 403 248-0749
**Internet :** www.info@calgaryplaza.com

### ATLANTIQUE Du 29 avril au 1er mai

CASINO Nova Scotia Hotel
1919, rue Upper Water, Halifax, NS B3J 3J5
**Tél.** : 1 866-425 4329 ou 902 421-1700 **Fax :** 902 422-5801
**Internet :** www.casinonovascotia.com

# *rapports* de difficultés en service




Reçu par Transports Canada
Entre le 1er avril et le 30 juin 2003

## *aéronefs*

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **AEROSPATIALE** | | | | | | |
| AS 350B | 2913 | Pompe hydraulique B | 704A33690004 | Criquée | 20030409001 | QUE |
| AS 350B | 6730 | Servocommande hydraulique | SC5083 | Défectueuse | 20030527012 | PNR |
| AS 350BA | 2910 | Pompe hydraulique B | 704A33690004 | Criquée | 3 RDS | QUE |
| AS 350BA | 6300 | Verr. roulement | 350A37118322 | Brisée | 20030429002 | ONT |
| AS 350BA | 7250 | MO2/MO3 | 70BM02106003109 | Hors service | 20030526012 | PNR |
| AS 350B2 | 3213 | Boulon | 22201TK080015X | Hors service | 20030530013 | PNR |
| AS 350B2 | 6720 | Tuyau hydraulique | 704A34412047 | Criquée | 20030409010 | PNR |
| AS 350B2 | 6730 | Servocommande hydraulique | | | 20030527008 | ONT |
| AS 350B2 | 7931 | Press. huile moteur | | | 20030612004 | PNR |
| AS 350D | 6300 | Verr. roulement | 350A37118322 | Brisée | 20030502005 | ONT |
| AS 355F1 | 5531 | Nervure | 350A14111925 | Criquée | 20030617002 | QUE |
| AS 355F2 | 5302 | Châssis cloison | 350A23103600 | Criquée | 20030407010 | ONT |
| **AGUSTA** | | | | | | |
| A109AII | 5302 | Cloison dérive | 109037244 | Criquée | 20030527003 | PAC |
| **AIRBUS** | | | | | | |
| A310 308 | 2900 | Flexible | AE7060322 | Endommagée | 20030403001 | QUE |
| A310 308 | 3230 | Tuyau hydraulique | AE7060322 | Rompue | 20030421001 | QUE |
| A310 308 | 5240 | Trappe accès huile | 2242277501 | Brisée | 20030522002 | QUE |
| A319 112 | 3242 | Frein | 21600 | Incendiée | 20030521005 | QUE |
| A319 114 | 5520 | Gouv. de profondeur droite | | | 20030530004 | QUE |
| A319 114 | 5610 | Hublot | NP1653114 | | 20030505002 | QUE |
| A319 114 | 5610 | Pare-brise | NP1653114 | Éclatée | 20030527004 | QUE |
| A320 211 | 2720 | Table alim. position palonnier | 2727000601800 | Endommagée | 20030410001 | QUE |
| A320 211 | 2742 | Vérin stab. | 47145131 | | 20030526005 | QUE |
| A320 211 | 2780 | Roulement stable | 801B170001 | Défectueuse | 20030624002 | QUE |
| A320 211 | 5610 | Pare-brise | NP1653115 | | 20030523003 | QUE |
| A320 212 | 2133 | Vanne de décharge | 90231570381 | | 20030409007 | ONT |
| A340 313 | 7830 | Inverseur de poussée | | | 20030611003 | QUE |
| **BEECH** | | | | | | |
| A100 | 3233 | Vérin | 99810057652 | Foirée | 20030604003 | PNR |
| B100 | 2160 | Vérin/vanne | NYLC9871 | Normale | 20030428004 | ONT |
| B100 | 5510 | Renfort plaquette amovible | KNKDL428 | Foirée | 20030414002 | PNR |
| B100 | 5520 | Arbre cannelé à rotation libre | 115610010125 | Criquée | 20030408006 | PNR |
| B100 | 7720 | Indic. temp. moteur | | | 20030428006 | ONT |
| B200 | 0000 | Plaque, échappement | 1019100751 | Desserrée, fuite | 20030627010 | NCR |
| B200 | 2711 | Boulon | 130909B38 | | 20030610005 | PNR |
| B200 | 2752 | Vérin volet | 1295210511 | Défectueuse | 20030610007 | PNR |
| B200 | 3260 | Vérin train avant | 11238002221 | Fuite | 20030424006 | PNR |
| B200 | 3600 | Régul. pneumatique | 1H7512 | Défectueuse | 20030610006 | PNR |
| B200 | 7797 | Résistance d'équilibrage | 501A | Connexion desserrée | 20030425005 | PNR |
| B200C | 2121 | Compresseur | 1013841761 | Mauvais roulement | 20030417010 | ONT |
| B200C | 3230 | Interrupt. pression | 570383 | Défectueuse | 20030609004 | PAC |
| B300 | 2750 | Douille | 50160020 | Hors service | 20030604004 | ATL |
| B300 | 5610 | Pare-brise | 10138402522 | Criquée | 20030409016 | QUE |
| B90 | 2140 | Gicleur | H11D59 | Fuite | 20030424007 | QUE |
| B99 | 2750 | Disjonct. dynamique volet | SM50D7 | Intermittente | 20030512001 | ONT |
| C90 | 2730 | Câble gouv. de profondeur | 5052443929 | Interférence | 20030416002 | ONT |
| C90A | 2731 | Chamière, gouv. de prof. | 5052442034 | Criquée/corrodée | 20030410002 | ONT |
| C90A | 2752 | Entraînement 90 degrés | 503801536 | Correcte | 20030603011 | PNR |
| C90A | 2820 | Tuyau carburant | 50921620235 | Rayée | 20030515004 | ONT |
| C90A | 3020 | Gaine antigivrage | 9091010017 | Criquée | 20030623004 | ONT |
| C90A | 3422 | Gyro directionnel | 6226163002 | Défaillance partielle | 20030401003 | ONT |
| C90A | 7160 | Tuyau flexible antigivrage | 9091009913 | Criquée | 20030416001 | ONT |
| C90A | 7160 | Tuyau flexible antigivrage | 909100991317 | Criquée | 20030408004 | ONT |
| C90A | 7510 | Tuyau flexible antigivrage | 9091009913 | Criquée | 3SDR's | ONT |
| D18S | 3230 | Disjoncteur | | Défectueuse | 20030417001 | QUE |
| 100 | 2720 | Retour palonnier | SP115524067 | Brisée | 20030408002 | PNR |
| 100 | 3260 | Douille éclairage | MS250413 | Bonne | 20030407008 | ONT |
| 100 | 5300 | Lisses | 504100491 | Criquée | 20030514004 | PNR |
| 1900C | 3230 | Relais | MS24171D1 | Non fonctionnelle | 20030619002 | PAC |
| 1900C | 6123 | Circuit imprimé | | | 20030516002 | ONT |
| 1900D | 3211 | Bras supérieur compas | KNE1018100329 | Séparée | 20030603002 | ONT |
| 1900D | 5620 | Hublot cabine gauche | | Criquée | 20030610009 | ONT |
| 200 | 3230 | Vérin | 9981005765 | Difficile à tourner | 20030408003 | ONT |
| 200 | 3230 | Contrôleur | MC815AS1 | Bloque en mode de montée | 20030501001 | ONT |
| 200 | 3230 | Moteur | 1153800025 | Disjoncteur ouvert | 20030501008 | ONT |
| 200 | 3320 | Faisceau de câbles W18 | L139A22L139B22 | Brûlée | 20030508002 | ONT |
| 200 | 5210 | Passager/équipage D | | | 20030612001 | ATL |
| 200 | 5520 | Bielle comm.-gouv. de prof. | 1016100191 | Corrodée | 2 RDSs | ATL |
| 200 | 5610 | Pare-brise | | Fracturée | 20030529002 | QUE |
| 200 | 7720 | Détecteur incendie | 302158 | En bon état de service | 20030429001 | ONT |
| 95B55 | 2720 | Pédale palonnier | 505243263 | Brisée/usée | 2 RDSs | VAR |
| 95B55 | 2810 | Cellule | | | 20030517001 | PNR |
| 99A | 3233 | Embout | 4377113 | Criquée | 20030424002 | ONT |
| **BELL** | | | | | | |
| 204B | 5210 | Longeron supérieur | 205030619 | Neuve | 20030421005 | ONT |
| 204B | 5302 | Pièce de rechange | 20403082506 | Criquée | 20030610011 | PNR |
| 204B | 5313 | Longeron | 204032806079A | D'origine | 20030421004 | ONT |
| 205A 1 | 2910 | Mandrin hydraulique | 2120763643 | Criquée | 20030404003 | PNR |
| 205A 1 | 6520 | Tube de commande | 209011710005 | Criquée | 20030610003 | PNR |
| 206A | 5532 | Dérive | 206020113005 | Criquée | 20030409013 | PNR |
| 206B | 0000 | Régulateur | | Défectueuse | 20030627005 | PNR |
| 206B | 3213 | Coupelle d'appui | D26651 | Criquée | 20030407006 | PAC |
| 206B | 5347 | Cornière | 206031103043 | Criquée | 20030528004 | ONT |
| 206B | 5511 | Longeron | 206020120011 | Criquée | 20030526011 | PAC |
| 206B | 6320 | Contrefiche | 2060315095 | Bonne | 20030617003 | PNR |
| 206L | 5302 | Raccord supérieur | LE206031329003 | Criquée | 20030617001 | ONT |
| 206L 1 | 5302 | Couple principal | 206032308103S | Criquée | 20030528005 | ONT |
| 206L 1 | 6320 | Carter supérieur | 206040532005 | Criquée | 20030528006 | ONT |
| 206L 3 | 0000 | Socle bâti moteur | 206069105101 | Criquée | 20030627011 | PAC |
| 206L 3 | 6320 | Partie supérieure du carter | 206040532005 | Brisée/Défectueuse | 2 RDS | PNR |
| 212 | 2912 | Coude | MS219266 | Criquée | 20030625001 | ONT |
| 212 | 5302 | Cloison | 212030156047 | Criquée | 20030603010 | PNR |
| 212 | 5310 | Cornière | 205030712037 | Criquée | 20030603009 | PNR |
| 212 | 6320 | Roulement | 205040249003 | Métal détachée | 20030425003 | PAC |
| 212 | 6320 | Gaine support | 212040054007 | Brisée | 20030613009 | PAC |
| 212 | 6330 | Biellette de pas | 212030104101 | Brisée | 20030530001 | PAC |
| 212 | 6420 | Pale rotor principal | 212015501115 | Criquée | 20030530003 | QUE |
| 212 | 7310 | Guignol | 212060745001 | Défectueuse | 20030416003 | ONT |
| 407 | 6220 | Goujons (4) | 407010105101 | Criquées | 20030523001 | PAC |
| 412CF | 6230 | Roulement et revêtement | 204010433001 | Desserrée | 20030401006 | PNR |
| **BELLANCA** | | | | | | |
| 8GCBC | 3220 | Tuyau châssis | 7147061 | Détachée | 20030616003 | ONT |
| 8GCBC# | 2752 | Volet supérieur gauche | CA19023 | Éraillée | 20030616002 | PNR |
| **BOEING** | | | | | | |
| 727 217 | 2612 | Fiche Cannon | BACC45ZT18A31P6 | Court-circuitée | 20030411001 | ONT |
| 727 22C | 0000 | Vérin bec | | | 20030627018 | PAC |
| 727 223 | 0000 | Flexible hydraulique | BACH8B04NN0157 | Rompue | 20030627012 | ONT |
| 727 223 | 0000 | Saumon d'aile | 6572719233 | Endommagée | 20030627013 | ONT |
| 727 225 | 0000 | Guide dérive | | Défectueuse | 20030627009 | ONT |
| 727 225 | 2710 | Câblage | BACC13AP6E2858 | Usée par frottement | 20030627001 | ONT |
| 737 2Q9 | 2797 | Câblage de bec | | Odeur de brûlé | 20030520003 | ATL |
| 737 2Q9 | 5330 | Fuselage ext. | | Criquée | 20030409017 | ATL |
| 737 2Q9 | 5330 | Fuselage ext. | | Criquée | 20030409018 | ATL |
| 737 2T2C | 3230 | Rentrée train d'atterrissage | | | 20030528003 | PNR |
| 737 2T5 | 2900 | PCU ailerons | 65447619 | | 20030417011 | PAC |
| 737 2T7 | 5610 | Hublot | 65C343482 | | 20030505003 | PAC |
| 737 201 | 5330 | Fus. côté droit | | Criquée | 20030605001 | PNR |
| 737 217 | 2600 | APU | | | 20030620004 | PAC |
| 737 242C | 0000 | Nil/inconnu | | | 20030620006 | PNR |
| 737 275C | 3260 | Pos. train d'atterrissage | | | 20030418001 | PNR |
| 737 281 | 2710 | PCU ailerons | 654476114 | Capuchon brisé | 20030611002 | PNR |
| 737 76N | 0000 | Train principal | | | 20030618001 | PNR |
| 737 76N | 2897 | Câble | NA | S/O | 20030425010 | PNR |
| 767 333 | 2565 | Parachute | 101656305 | | 20030528013 | QUE |
| **BOMBARDIER** | | | | | | |
| BD 700 1A10 | 2731 | Comm. tab comp. gouv. prof. | | | 20030520004 | NCR |
| CL600 2D24 | 2130 | Nil/inconnu | | | 20030426001 | NCR |
| **BRITISH AEROSPACE** | | | | | | |
| BAE 146 200 | 2621 | Tête de décharge | 3473641 | Contaminée | 20030514015 | ATL |
| BAE 146 200 | 5310 | Logement train supérieur | NA | Criquée | 3 RDS | ATL |
| BAE 146 200 | 5610 | Poste de pilotage | 00025H8279 | | 20030403003 | ATL |
| HS 748 2A | 2110 | Flexible | 139379 | Brisée | 20030611001 | QUE |
| HS 748 2A | 2710 | Levier de commande | 1F11792 | Fracturée | 20030424001 | ONT |
| HS 748 2A | 5200 | Solénoïde de verrouillage | Inconnu | Surchauffée | 20030407004 | ONT |
| **CANADAIR** | | | | | | |
| CL215 1A10 | 0000 | Cylindre | | Criquée | 20030623001 | PNR |

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CL215 1A10 | 0000 | Tourillon arrière | 1606042 | Usée | 20030506005 | PNR |
| CL2156B11(CL215T) | 5720 | Renfort | 215K10105154 | Criquée | 20030407009 | QUE |
| CL600 1A11(600) | 3010 | Tuyau piccolo | 600800398 | Mal étiqueté | 20030606006 | ONT |
| CL600 2B16(604) | 2910 | Nil/inconnu | 6047523865 | Usée par frottement | 20030401007 | ONT |
| CL600 2B16(604) | 3246 | JANTE ROUE DE NE | | | 20030409003 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 0000 | Aéronef | | | 20030623002 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 0000 | PSEU | | Défaillance | 20030619004 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 0000 | Voir texte | | Corrosion | 20030624001 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2120 | Vérif. cloison | V92E204 | Démontée | 20030406001 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 2121 | Soupape à clapet | 101270 | Rayée | 20030404009 | ATL |
| CL600 2B19(RJ) | 2215 | Entraînement à galet | GE6288713001 | Goujons cisaillés | 20030603013 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2421 | Entraînement intégré | 755469B | Métal dans le filtre | 20030603012 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2710 | Commande ailerons | | | 20030516001 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2710 | Biellette sortie PCU | 272955 | Usée | 20030514002 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 2761 | Bloc comm. alimentation | 270007 | | 20030612009 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2910 | Conduit hydraulique | 6017523843 | Usée par frottement | 20030419001 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 2910 | Nil/inconnu | | | 20030515006 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 2916 | Bâche hydraulique | | Fuite | 20030501003 | ATL |
| CL600 2B19(RJ) | 3234 | Boîte de sélecteur | VA750005000 | Défectueuse | 20030421006 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 3250 | Soupape d'arrêt hydr. électr. | O16480101 | | 20030603001 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 3250 | Valve | 750006000 | Défectueuse | 20030501005 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 3418 | Ailette d'angle d'attaque | 601R591541 | Hors tolérance | 20030609010 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 4900 | APU | | | 20030514017 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5320 | Matelas d'isolement | 601R404672381 | Défectueux | 20030514011 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5340 | Nil/inconnu | | | 20030417002 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Pare-brise latéral poste pilot. | 601R3303312 | Criquée | 20030612008 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Pare-brise poste de pilotage | | | 20030507001 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Pare-brise poste de pilotage | 601R3303313 | | 20030514001 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Hublot latéral gauche | 601R3303311 | Éclatée | 20030530011 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Hublot latéral | NP1393221 | Éclatée | 20030505001 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 5700 | Bord d'attaque | 601R120445 | Criquée | 20030419002 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 5740 | Douille | | Déplacement | 20030417004 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5741 | Douille | | Déplacement | 6 RDS | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5753 | | 601R14501-1 601R145011 | | 20030403004 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 7200 | Turbine de moteur | | | 20030515007 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 7603 | Manette des gaz | | | 20030518001 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 7603 | Boîte transm. manette des gaz | | | 20030518002 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 7897 | Contacteur d'escamotage | 22850741115 | Mal ajustée | 20030514018 | NCR |
| CL600 2C10(RJ) | 2613 | Boucle détect. prélèvement | GG670801021 | | 20030530014 | QUE |
| CL600 2C10(RJ) | 5610 | Hublot latéral | NP1393225 | Criquée | 20030406002 | NCR |
| **CESSNA** | | | | | | |
| A185E | 5551 | Support arrière droit | 07123022 | Criquée | 20030501002 | ONT |
| A185F | 2750 | Poulie de volets | S3782 | Mauvaise pièce | 20030521006 | QUE |
| A188B | 2701 | Ressort | 16001041 | Brisée | 20030611005 | ATL |
| TU206G | 2820 | Conduit carburant | 1200106253 | Sectionnée | 20030606004 | ONT |
| TU206G | 5344 | Montant porte droite | TU206G | Criquée | 20030514016 | ONT |
| T310P | 3230I | Guignol DLER | 08421022 | Brisée | 20030603007 | PNR |
| U206B | 8530 | Pompe à vide | 212CW | Défectueuse | 20030528001 | ONT |
| U206C | 5310 | Montant porte avant gauche | 121340615 | Criquée | 20030410004 | ONT |
| U206G | 5330 | Partie inf. centrale revêtement | 1211650 | Corrodée | 20030505006 | ONT |
| 120 | 2720 | Guignol palonnier | 300433113 | Criquée | 20030515003 | ONT |
| 150G | 2720 | Butée | | Neuve | 20030517002 | ONT |
| 150L | 5510 | Bord d'attaque nervure | 0432001646 | Criquée, brisée | 20030423006 | ONT |
| 150L | 5711 | Renfort | 043200115 | Criquée | 20030401004 | ONT |
| 150M | 0000 | Cylindres | | | 20030626009 | ONT |
| 150M | 5510 | Bord d'attaque nervure | 0432001646 | Criquée, brisée | 20030423004 | ONT |
| 152 | 8530 | Moteur | | Défectueuse | 20030609012 | QUE |
| 172M | 0000 | Conduit carburant | 05001183 | Usée par frottement | 20030627015 | ATL |
| 172M | 2430 | Disjoncteur | S159060L | Défectueuse | 20030423002 | ATL |
| 172M | 2434 | Lev. alternateur | 10300J | Défectueuse | 20030425006 | ONT |
| 172M | 7160 | Comm. chauff. carburateur | S123017 | Fil brisée | 20030430005 | PNR |
| 172N | 3244 | Pneu 5,00 * 5 | AI53716 | Cloquée | 20030407001 | ATL |
| 172N | 5712 | Nervure gauche | 05230301 | Criquée | 20030408005 | PNR |
| 172P | 5541 | Nervure sup. palonnier | 05331531 | Criquée | 20030410005 | QUE |
| 172R | 2562 | Cordon, ELT | 05118204 | Usée par frottement | 20030423007 | ONT |
| 172R | 8011 | PM démarreur | 2401H | Défectueuse | 20030528007 | ONT |
| 172RG | 2311 | Panneau de sélection-écoute | 24700032 | | 20030603005 | ONT |
| 172RG | 5343 | Raccord | 24130023 | Criquée | 20030409004 | ONT |
| 182S | 2500 | Verr. cylindre | 05142132 | Affaissée | 20030427001 | ONT |
| 182S | 5320 | Cloison | 07137878 | Criquée | 2 RDS | ONT |
| 182S | 5320 | Cloison | 07137879 | Criquée | 20030414006 | ONT |
| 182S | 5320 | Fuselage gauche | SKIN07133343 | Criquée | 20030414004 | ONT |
| 208B | 2750 | Moteur volet | C145350 | Inconnue | 20030421003 | PNR |
| 208B | 2810 | Réservoir carburant | 261601741 | Criquée | 20030514010 | ONT |
| 208B | 3221 | Douille | SNAS755006 | Manquante | 20030430007 | PNR |
| 310L | 3230 | Ressort verrou train sorti | 50410051 | Brisée | 20030520005 | ONT |
| 310L | 3232 | Vérin trappe train | 50450014 | Soudure criquée | 20030506001 | ONT |
| 310R | 8000 | Contact démarreur | O08504691 | Amorçage d'arc | 20030605003 | PNR |
| 337A | 2782 | Câble commande volets | | | 20030606010 | PNR |
| 337G | 2752 | Câblage | 14601007 | | 20030602001 | ATL |
| 402B | 3230 | Étrier de réglage | 50452112 | Cisaillée | 20030523005 | PAC |
| 402B | 3244 | Pneu train principal | 0773450 | Éclatée | 20030521008 | PAC |
| 414 | 2425 | Alternateur | ALV9407 | Défectueuse | 20030515005 | PNR |
| 500 | 3234 | Train d'atterrissage | 66710 | | 20030408001 | ONT |
| 525 | 0000 | Génér. démarr. | | | 20030626004 | QUE |
| 550 | 0000 | Joint trappe d'évacuation | 651125619 | Coincée | 20030626001 | ONT |
| 550 | 0000 | Isolant | | Roussie | 20030627002 | PAC |
| 550 | 0000 | Piston isol. | 66422172 | Percée | 20030625004 | ONT |
| 550 | 2750 | Interrupteur | 656517543 | Mal réglée | 20030605014 | ONT |
| 550 | 3242 | Disque stator | 1338932 | Brisée | 20030603006 | PAC |
| 550 | 5753 | Prolongements nervure | 6525115 | Usée par frottement | 20030610001 | ONT |
| 550 | 7220 | Bord d'attaque chauff. PICO | | Criquée | 20030409011 | PNR |
| 560 | 7830 | Tuyau hydraulique | AE1009195G0130 | Rompue | 20030604002 | PNR |
| 560XL | 3244 | Pneu Michelin | AI0316138 | Extérieur correct | 20030528012 | QUE |
| 650 | 3260 | Fil | | Brisée | 20030520001 | QUE |
| **CONVAIR** | | | | | | |
| 340 | 3230 | Soupape | | | 20030620005 | PAC |
| 340 | 5314 | Poutre principale | KF580532000012 | Neuve | 20030404005 | PAC |
| **CURTISS WRIGHT** | | | | | | |
| C46F | 1000 | Goupille fendue | MS24665143 | Neuve | 20030528015 | PNR |
| **DASSAULT** | | | | | | |
| FALCON 20D | 7931 | Transm. pression d'huile | 11346AA | | 20030612002 | ONT |
| FALCON 900 | 3411 | Pot de condensation | 900000 | Criquée | 20030514006 | PNR |
| FALCON 900 | 7830 | Joint/écran | FGFB583800308 | Criquée | 20030428008 | ONT |
| **DEHAVILLAND** | | | | | | |
| CS2F 2 | 3260 | Microrupteur verrou train sorti | MS213211 | Desserrée | 20030521009 | PNR |
| DHC 2 MKI | 2720 | Plaque de fixation copilote | C2CF1777A | | 20030613004 | PAC |
| DHC 2 MKI | 5511 | Longeron avant | CFTP57 | Criquée | 2 RDS | VAR |
| DHC 2 MKI | 5523 | Bielle de commande | C2T29A | Brisée | 20030609009 | ONT |
| DHC 2 MKI | 7400 | Prise | SKL32138AN | Court-circuitée | 20030526009 | PAC |
| DHC 3 | 2742 | Vérin | C3CF2907 | Défectueusee | 20030416004 | ATL |
| DHC 3 | 7110 | Comme ci-dessus | AC35500 | Criquée | 20030620003 | ONT |
| DHC 6 300 | 2731 | Levier de commande | ASC6CF14191 | Défectueuse | 20030527011 | PNR |
| DHC 6 300 | 5534 | Longeron avant | C6TP103927 | Criquée | 2 RDS | ONT |
| DHC 6 300 | 5534 | Longeron arrière | C6TP103931 | Criquée | 20030505009 | ONT |
| DHC 6 300 | 5753 | Volet intérieur droit | C6WF10024 | Rivets desserrées | 20030613005 | ONT |
| DHC 6 300 | 7930 | Détecteur de limaille | 3034081 | Criquée | 20030609003 | ONT |
| DHC 7 102 | 2612 | Fil | 261030013A22 | Usée par frottement/brisée | 20030514008 | ONT |
| DHC 7 102 | 3234 | Solénoïde LGSV | 574205A | Défectueuse | 20030616004 | ONT |
| DHC 7 102 | 5730 | Joint paratonnerre | CVR67 | Gonflée | 20030609002 | ONT |
| DHC 8 102 | 0000 | Roulement | MB543DDFS464 | Coincée | 20030630001 | ATL |
| DHC 8 102 | 0000 | Jambe train avant | 8800 | Usée | 20030619007 | ONT |
| DHC 8 102 | 2750 | Capteur couple | 85711423101 | Brisée et criquée | 20030530005 | PNR |
| DHC 8 102 | 2761 | Déporteur hydraulique | 82950010269 | Fuite | 20030501004 | ATL |
| DHC 8 102 | 2761 | Soupape de décharge | 659603 | | 20030404008 | ATL |
| DHC 8 102 | 2900 | Conduit hydraulique | 82960010115 | Criquée | 20030620001 | QUE |
| DHC 8 102 | 2900 | Clapet navette | 50841 | Brisée | 20030602010 | ATL |
| DHC 8 102 | 2910 | Déporteurs vol | H82950010369 | Piqûres | 20030520002 | ATL |
| DHC 8 102 | 3232 | Cylindre | 82970019007 | Corrodée | 20030513004 | PNR |
| DHC 8 102 | 3242 | Frein | 214665 | | 20030423003 | ATL |
| DHC 8 102 | 3260 | PSEU [train] | 841005 | Défaillance carte | 2 RDS | ATL |
| DHC 8 102 | 5300 | Radôme | 4426X210 | Péril aviaire | 20030502001 | ATL |
| DHC 8 300 | 3220 | Vérin direction train avant | 8600113 | | 20030625008 | NCR |
| DHC 8 301 | 3230 | Capteur proximité | 858601 | Code défaillance | 20030618003 | ATL |
| DHC 8 311 | 2900 | EDP hydraulique | 82970010477 | Piqûres | 20030507002 | ATL |
| DHC 8 311 | 3246 | Roulements de roue | L812148 | Écaillés/piqués | 20030526008 | ATL |
| DHC 8 315 | 2721 | Commutateur rotatif | 682015 | Défaillance interne | 20030625007 | NCR |
| DHC 8 315 | 2913 | Entraîn. moteur | U570347 | | 20030515002 | NCR |
| DHC 8 400 | 2130 | Indication cabine | 92148C010101 | | 20030624003 | NCR |
| DHC 8 400 | 2610 | Détect. boucle d'incendie | | | 20030609001 | NCR |
| DHC 8 400 | 3230 | WOW2 / train avant | | | 20030624004 | NCR |
| DHC 8 400 | 3260 | Pro. verrou train avant sorti | 473901 | | 20030515001 | NCR |
| DHC 8 400 | 3297 | Faisceau | 471515 | | 20030625002 | NCR |
| DHC 8 400 | 3297 | WOW 2 / train avant | | | 20030625003 | QUE |
| **DIAMOND** | | | | | | |
| DA 20 A1 | 0000 | Charnière gouv. de prof. | B2053840204 | Détachée | 20030627017 | ONT |
| DA 20 A1 | 2720 | Manchon oval Locoloc | SLESL24P | | 20030411006 | ONT |
| DA 20 A1 | 2720 | Manchon oval | SL24P | | 20030404010 | ONT |

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **DOUGLAS** | | | | | | |
| DC9 83 | 2210 | Fil électrique | 2C610Y20RD | Usée par frottement | 20030424008 | QUE |
| DC9 83 | 3425 | Gouv. princ. | D4056510903 | Défectueuse | 20030514014 | QUE |
| DC9 83 | 5210 | Interr. porte cabine | 2028B | Besoin nettoyage | 20030529004 | QUE |
| **EMBRAER** | | | | | | |
| EMB 120ER | 5320 | Panneaux en composite | | | 20030528011 | QUE |
| **EUROCOPTER DEUT** | | | | | | |
| BK117 B 1D | 5302 | Joint | 1172213201 | Criquée | 20030527014 | PNR |
| BK117 B 1D | 5310 | Joint | 1172213202 | Criquée | 20030527015 | PNR |
| BK117 B 1D | 6320 | Inconnu | | | 20030530012 | PNR |
| BO105 C BS | 2910 | Collecteur corps valve | 133756E01 | Rognée | 20030516005 | PAC |
| BO105 C BS | 6320 | Roulement | 4638302023 | Rognée | 20030405001 | ONT |
| BO105 C CDN | 6200 | Boulon | LN93556X32 | Desserrée | 20030605013 | ONT |
| BO105 C CDN | 6200 | Boulon | LN93556X32 | Trop courte | 6 RDS | VAR |
| BO105 C CDN | 6320 | Roul. à rouleaux coniques | 4619310069 | Rognée | 20030405002 | ONT |
| BO105 C CDN | 7321 | Arbre | UNK | Cisaillée | 20030527009 | ONT |
| BO105 C CDN | 7600 | Boulon hexagonal | LN93556X32 | En bon état | 20030502003 | ONT |
| BO105 S CDN BS | 7240 | Ch. de combust. ext. | 6870992J | Criquée | 20030404001 | ONT |
| **EUROCOPTER FRANCE** | | | | | | |
| EC 120 B | 2400 | LACU | 911TS08Y | Défectueuse | 20030409012 | PNR |
| **FAIRCHILD** | | | | | | |
| SA227CC | 7230 | Tube P3 | 8943825 | Fracturée | 20030410006 | ONT |
| **GULFSTREAM** | | | | | | |
| G 1159A | 0000 | Renvoi des billes | B120344 | Cisaillée | 20030613001 | ONT |
| G 1159A | 2910 | Tuyaux hydrauliques | 1159P20518 | Usée par frottement | 20030409008 | ONT |
| **HUGHES** | | | | | | |
| 369D | 2820 | Interr. dérivation carburant | 369H81443 | Criquée | 20030411002 | PAC |
| 369D | 5511 | Longeron | 369D23623 | Criquée | 20030618007 | PNR |
| 369D | 6210 | Goupille pale rotor principal | 369A10045 | Brisée | 20030605010 | PNR |
| 369D | 6410 | Pale rotor de queue | 369D21640501 | Hors service | 20030408003 | PAC |
| 369D | 6710 | Support collectif | 369A7339 | Brisée | 20030425009 | PNR |
| **LEARJET** | | | | | | |
| 35A | 0000 | Garniture entrée de clef | 9544008 | Déformée | 20030618004 | PNR |
| 35A | 2910 | Tube | 2607003453 | Trouée | 20030605009 | QUE |
| 35A | 3246 | Demi-roue | 95440263 | Criquée | 20030618002 | PNR |
| 35A | 7321 | Régulateur carburant | | | 20030605015 | QUE |
| 45 | 7532 | Vanne purge HP | 6621000000073 | Défectueuse | 20030414001 | ONT |
| **LOCKHEED** | | | | | | |
| L 1011 385 1 14 | 3510 | Conduit BP 02 | 4019374 | Fuite | 20030428001 | QUE |
| L 1011 385 3 | 7280 | Bouchon huile | LK58367 | | 20030428003 | QUE |
| **MITSUBISHI** | | | | | | |
| MU 2B60(USA) | 6140 | Génératrice tachymétrique | G34 | Cisaillée | 20030505004 | ONT |
| **MORAVAN** | | | | | | |
| Z242L | 3250 | Câble train avant | Z4242390000 | Brisée | 20030619006 | ONT |
| **PILATUS** | | | | | | |
| PC 12 45 | 0000 | Affichage à DEL | 9755084910 | | 20030630002 | ONT |
| PC 12 45 | 2750 | Entr. flexible volet | | | 20030516006 | ONT |
| PC 12 45 | 2822 | Pompe de gavage | 9688411404 | | 20030508001 | ONT |
| PC 12 45 | 2897 | Pompe de gavage | 9688411404 | | 20030422001 | ONT |
| PC 12 45 | 2932 | Hydr. train d'atterrissage | 9738114306 | Fuite | 20030509001 | ONT |
| PC 12 45 | 3150 | Panneau voyants d'alarme | 9728132012 | | 20030507003 | ONT |
| PC 12 45 | 3242 | Disque rotor | 23203500 | Brisée | 20030407005 | PNR |
| PC 12 45 | 3246 | Carénage | 15702100 | Criquée | 20030430008 | ONT |
| PC 12 45 | 3260 | Commutateur proximité | 973303311 | | 20030410007 | ONT |
| PC 12 45 | 3340 | Feu d'atterrissage | 9728769401 | Réparée | 20030528016 | PAC |
| PC 12 45 | 3411 | Conduite prise statique | | Défectueuse | 20030527010 | PNR |
| PC 12 45 | 3418 | Commutateur angle d'attaque | 9754421421 | | 20030428005 | ONT |
| PC 12 45 | 3497 | Transmetteur de couple | K22A24 | Court-circuitée | 20030527016 | PAC |
| PC 12 45 | 7421 | Bougie d'allumage | 311614401 | | 20030430009 | PNR |
| PC 12 45 | 7712 | Limiteur de couple | 311629401 | Défectueuse | 20030403002 | ONT |
| **PIPER** | | | | | | |
| PA18 150 | 3220 | Boulon | AN721 | Cisaillée | 20030409006 | ONT |
| PA18 150 | 5730 | Lardage ailes | | Brisée | 20030529003 | ONT |
| PA23 250 | 3210 | Raccord contrefiche | 1754400 | Criquée | 20030401002 | ONT |
| PA23 250 | 3210 | Tube | 1742002 | Criquée | 20030401001 | ONT |
| PA23 250 | 3230 | Mécanisme verrou train sorti | | Manipulation difficile | 20030409015 | QUE |
| PA28 160 | 2710 | Guignol aileron | BR6210200 | Criquée | 20030409014 | ONT |
| PA30 | 0000 | Ergot - transmission | 2176000 | Brisée | 20030627016 | ATL |
| PA30 | 3230 | Conduit train principal | 455180 | Défectueuse | 20030610004 | PNR |
| PA31 | 2210 | Pinces | | Bloquées | 20030606002 | PAC |
| PA31 | 2730 | Câble servocommande prof. | | Bloquée | 20030606003 | PAC |
| PA31 | 2750 | Flexible entraîn. arbre | 486597 | Criquée | 20030501009 | PNR |
| PA31 350 | 2121 | Moteur électrique | | Odeur de brûlé | 20030609011 | QUE |
| PA31 350 | 2730 | Câble compens. arrière | 41734078 | Brisé | 20030505005 | ATL |
| PA31 350 | 3244 | Pneu et chambre à air avant | 6006 | | 20030613003 | ATL |
| PA31T | 2731 | Pignon conique | 4536700 | Deux dents brisées | 20030421007 | ONT |
| PA31T | 3210 | Bras articulé | 42042000 | Criquée | 20030619005 | QUE |
| PA31T | 3250 | Boulon bielle commande dir. | AN3H7A | Cisaillée | 20030609008 | ONT |
| PA38 112 | 7332 | Pression carburant | TR486439 | Défectueuse | 20030625006 | ONT |
| PA44 180 | 2300 | Radio | | Défectueuse | 20030530008 | ONT |
| PA44 180 | 2710 | Câble d'équilibrage | 62701123 | Effilochée | 20030528009 | ONT |
| PA44 180 | 3220 | Boulon | NAS464P427 | Cisaillée | 20030404002 | ONT |
| **ROBINSON** | | | | | | |
| R44 | 6300 | Vérin | C0511 | Défectueuse | 20030514003 | PNR |
| R44 | 7314 | Pompe carburant | | | 20030527007 | PNR |
| **SCHWEIZER** | | | | | | |
| 269C | 6200 | Roulement | 269A505085 | Défectueuse | 20030425008 | ONT |
| 269C | 6200 | Axe poulie | 269A54985 | Sous-dimensionnée | 20030425007 | ONT |
| **SHORT&HARLAND** | | | | | | |
| SD3 60 | 0000 | Disjoncteur | SM600BA | Défectueuse, fermée | 20030619003 | PAC |
| SD3 60 | 0000 | Ressort | 500221XXX321 | Ressort brisé | 20030618006 | PAC |
| SD3 60 | 0000 | Interrupteur principal | LHA4B6101 | Bloquée | 20030618005 | PAC |
| SD3 60 | 7600 | Commande alimentation | CAA552326 | Brisée | 20030422002 | NCR |
| **SIKORSKY** | | | | | | |
| S61L | 5302 | Raccord inférieur | S612066120002 | Criquée | 20030421008 | PAC |
| S61N | 6410 | Pale rotor de queue | S611730101045 | Criquée | 20030610002 | PAC |
| S61N | 6710 | Frict. collectif | | Collée | 20030415003 | ATL |
| S76 | 4130 | Joint sortie | SB8208102 | | 20030416005 | PAC |
| **SWEARINGEN** | | | | | | |
| SA226TC | 0000 | Réceptacle | 27200637 | Criquée | 20030620002 | PNR |
| SA226TC | 2110 | Tube | 2784142007 | Brisée | 20030527005 | PNR |
| **VICTORY AIRCRAFT** | | | | | | |
| AVRO | | | | | | |
| LANCASTER MK X | 3240 | Identique | SAME | Allongée | 20030615001 | ONT |

## moteurs

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **ALLISON** | | | | | | |
| 250 | 7230 | Roulement | 23004538 | | 20030425004 | PAC |
| 250-C20 | 2800 | Accumulateur | 6875224 | En bon état | 20030421009 | PAC |
| 250-C20 | 8012 | Carter compresseur | 2305714 | En bon état | 20030612007 | PAC |
| 250-C20B | 7321 | Régulateur carburant | 23065104 | Défectueuse | 20030430006 | PNR |
| 250-C20B | 7323 | Pignon d'entraînement | | Défectueuse | 20030527013 | PNR |
| 250-C20R/2 | 7240 | Ch. combustion ext. | 23034114 | Criquée | 2 RDS | PNR |
| 250-C30 | 7931 | CVR, GB | PW23059576 | Hors service | 20030509002 | NCR |
| 250-C30S | 7260 | Pompe à huile | 23031459 | Inconnue | 20030415004 | PAC |
| 250-C30S | 7261 | Huile hydrodynamique | 23063371 | Désintégrée | 20030409002 | QUE |
| **AVCO LYCOMING** | | | | | | |
| AEIO-360-A1B6 | 0000 | Arbre à cames | LW18840 | Écaillée | 20030626007 | PAC |
| AEIO-360-A1B6 | 7810 | Déflecteur intérieur | UK | Brisé | 20030526001 | ONT |
| AEIO-360-A1B6 | 8520 | Arbre à cames | LW18840 | Écaillée | 3 RDS | PAC |
| GO-480-G2D6 | 0000 | Soupape d'échappement | 71381 | Brisée | 20030627014 | QUE |
| IO-360-A1B6D | 8530 | Soupape | | Brisée | 20030604001 | ONT |
| IO-540-K1B5 | 8520 | Moteur | | Défectueuse | 20030605004 | PNR |
| LTIO-540-J2BD | 8520 | Carter | | Criquée | 20030523004 | PNR |
| LTS-101-600A-3 | 7321 | Régulateur carburant | 430128807 | Défectueuse | 20030530010 | QUE |
| O-235-L2C | 7414 | Magnéto | 4381 | Hors service | 20030526006 | ATL |
| O-320-B2C | 7921 | Refroidisseur d'huile moteur | 20008A | Fuite | 20030603008 | PNR |
| O-320-E2D | 7300 | Moteur | | Défectueuse | 20030530009 | ONT |
| O-320-E2D | 7322 | Carburateur | 10S135 | Brisée | 20030604007 | PAC |
| O-320-E2D | 7414 | Magnéto | 4371 | Défectueuse | 20030502002 | ATL |
| O-320-H2AD | 7414 | Contacts disjoncteur | ES10384585 | Usées | 20030514007 | ONT |
| O-320-H2AD | 8520 | Carter | LW15272 | Criquée | 20030605006 | ONT |
| O-360-A1F6D | 7414 | Magnéto | ES1068255511 | Défectueuse | 20030424005 | PNR |
| O-540-F1B5 | 8530 | Moteur | | | 20030407007 | PNR |
| TIO-540-AJ1A | 8520 | Pince | 40D22382 | Défectueuse | 20030530002 | QUE |
| TIO-540-A2B | 6122 | Vilebrequin | 79027 | Défectueuse | 20030606008 | ATL |
| TIO-540-A2B | 8520 | Carter | 11F20022S3 | Fuitee | 20030514013 | QUE |
| TIO-540-A2C | 7310 | Tube | LW120980100 | Brisée | 20030519001 | QUE |
| TIO-540-J2BD | 8500 | Support | 75414 | Brisée | 20030616001 | PNR |
| TIO-540-J2BD | 8520 | Vilebrequin | 13F17786 | Brisée | 20030529001 | QUE |
| TIO-540-J2BD | 8520 | Vilebrequin | LW12163 | Criquée | 20030606007 | ATL |
| **BOMBARDIER ROTAX** | | | | | | |
| RECIPROCATING | 8530 | Soupape d'échappement | | Détruite | 20030605002 | PNR |
| 912 S | 8530 | Soupape d'admission | | Séparée | 20030521004 | ONT |
| **CURTISS WRIGHT** | | | | | | |

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| R-1820-80 | 8530 | Cylindre | 893742C | Percée | 20030605007 | ONT |
| **GARRETT** | | | | | | |
| TFE731-3 | 7920 | Groupe motopropulseur | 30728001 | Ingestion d'oiseau | 20030528002 | ONT |
| TPE331-10N | 7603 | Ressort torique | | Brisée | 20030605005 | PNR |
| TPE331-10N | 7722 | Interrupteur à bascule | MS3505929 | Intermittente | 20030526010 | PAC |
| TPE331-10UA | 7250 | Douille | 310170318 | Neuve | 20030512002 | PNR |
| TPE331-10UA | 7321 | Régulateur carburant | UNI8978017 | | 3 RDS | PNR |
| TPE331-10UGR-516H | 7321 | Soupape de contourn. TTL | 8974573 | Intermittente | 20030618008 | PNR |
| TPE331-6-252B | 7712 | Capteur de couple | 31017253 | Inconnue | 20030414003 | PNR |
| **ORENDA** | | | | | | |
| OE600A | 7420 | Faisceau d'allumage | T20016 | Endommagée par la chaleur | 20030404006 | ONT |
| OE600A | 7920 | Courroie à tuyau | 7033012 | Brisée | 20030404007 | ONT |
| **PRATT & WHITNEY** | | | | | | |
| JFTD12A-4A | 7230 | Comm. press. vide-vite carb. | 586982 | Défectueuse | 20030609005 | PAC |
| JT15D-4 | 7320 | Levier régulateur | AS3240070 | Séparée | 20030528008 | QUE |
| JT8D-9A | 0000 | Prise électrique | BACC45FN12C3S | Court-circuitée | 20030627008 | ONT |
| JT8D-9A | 7930 | Interr. de contournement | 1163P181 | Défectueuse | 20030527002 | QUE |
| PT6 | 7321 | Corps principal | 2525098 | Creusée | 20030415002 | QUE |
| PT6A-135A | 7261 | Joint torique | AS3209017 | Séparée | 20030501007 | PAC |
| PT6A-28 | 7200 | Moteur | | Défectueuse | 2 RDS | ATL |
| PT6A-28 | 7261 | Soupape de contournement | SE3024566 | Usée | 20030613008 | PNR |
| PT6A-28 | 7931 | Câblage | | Défectueuse | 20030606005 | PNR |
| PT6A-42 | 7310 | Moteur | | Défectueuse | 20030606009 | ATL |
| PW120 | 7921 | Raccord refroid. d'huile | 87900014103 | Brisée | 20030423001 | QUE |
| PW120A | 7921 | Refroidisseur d'huile | 28E99X | Fuite | 3 RDS | VAR |
| R-1830-92 | 8530 | Cylindre | 114651 | Criquée | 20030521007 | ONT |
| R-2800-79 | 0000 | Cylindre | 98181 | Défectueuse | 20030627004 | PNR |
| R-2800-79 | 8520 | Roulement principal | | Défectueuse | 20030417009 | PNR |
| R-2800-79 | 8530 | Contre-écrou basculeur | | Desserrée | 20030415001 | PNR |
| R-2800-79 | 8530 | Bougie d'allumage | | Desserrée | 20030527006 | PNR |
| R-985 | 8550 | Nil/inconnu | | | 20030605019 | PAC |
| R-985-AN-14B | 8520 | Carter arrière | 126299 | Criquée | 20030605018 | PAC |
| R-985-AN-14B | 8550 | Moteur à pistons | | | 20030609006 | PAC |
| 2800CA3 | 8550 | Carter avant | 519589 | Plaquette amovible absente | 20030604005 | PNR |
| **ROLLS ROYCE** | | | | | | |
| BR700-715A1-30 | 7250 | HP Couvercle | BRH12388 | Désintégrée | 20030501006 | QUE |
| RB211TRENT772B60 | 7532 | IP Soupape | HTE4500019 | Boulon de charnière brisé | 20030522001 | QUE |
| RB211-22B-02 | 7230 | Moteur | | | 20030526002 | QUE |
| RB211-534E4 | 7261 | Roulement turbine HP/PI | UL39099 | Fracturée | 20030619001 | QUE |
| SPEY 511-8 | 7120 | Jonc d'arrêt | PEP6295 | Criquée | 20030611004 | NCR |
| SPEY 511-8 | 7250 | Boulon | EU24036 | Brisée | 20030507005 | QUE |
| **TELEDYNE CONTINENTAL** | | | | | | |
| IO-360-ES | 2434 | Support de montage | 654358 | Criquée | 20030513001 | ONT |
| IO-470-C | 8530 | Cylindre | 625859CP | Criquée | 20030430004 | PNR |
| IO-470-L | 8530 | Piston | AEC648029 | Brisée | 20030423005 | PNR |
| IO-470-L | 8550 | Poussoirs de soupape | 646277 | Neuves | 20030506003 | PNR |
| IO-520-D | 0000 | Support moteur | | Criquée | 20030627003 | PAC |
| IO-520-MB | 0000 | Tige de raccord | 646476 | Déformée | 20030626008 | PAC |
| O-200-A | 0000 | Vis de réglage | 21153 | Desserrée | 20030627007 | ONT |
| O-200-A | 8011 | Démarreur | Z4214 | Bloquée | 20030514012 | QUE |
| TSIO-520-AF | 8520 | Carter | 643989 | Usée | 20030409005 | PAC |
| TSIO-520-E | 8560 | Turbocompresseur | 4066109025 | Criquée | 20030609007 | PNR |
| UNKNOWN | 8011 | Pignon à queue stator | AEC639389 | Défectueuse | 20030613002 | ONT |
| **TURBOMECA** | | | | | | |
| ARRIEL 1B | 7230 | Moteur | | Frottement | 20030514005 | PNR |
| ARRIEL 1D1 | 7250 | Turbine 2e étage | 0292253350 | Fluage | 20030424003 | PAC |
| ARRIEL 1D1 | 7421 | Allumeur | 9550168760 | Hors service | 20030528014 | PAC |
| ARRIEL 1D1 | 7421 | Allumeur | 9550175400 | Hors service | 20030610008 | PNR |

## hélices

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **DOWTY ROTOL** | | | | | | |
| R333/4-82-F/12 | 6114 | Joint torique piston | | Brisée | 20030407002 | ONT |
| **HAMILTON STANDARD** | | | | | | |
| 2D30-301 | 6122 | Régulateur d'hélice | 1A2G5 | Défectueuse | 20030605008 | ONT |
| **HARTZELL** | | | | | | |
| HC-B3R30-4B | 6100 | Écrou | B1894 | Criquée | 20030605016 | PAC |
| HC-B3R30-4B | 6100 | Écrou | B1894 | Criquée | 20030605017 | PAC |
| HC-E2YR-2B | 6111 | Pale | FC84754 | Corrodée | 20030604006 | PAC |
| HC-E2YR-2B | 6114 | Boulon fixation hélice | | Défectueuse | 20030606001 | PAC |
| HC-E3YR-2ATF | 6114 | Roulement | SA2202 | Usée | 20030604008 | PNR |
| HC-E4A-3D | 6140 | Faisceau de câbles | 30600003 | Court-circuité | 20030514009 | QUE |
| **MCCAULEY** | | | | | | |
| 2AF34C55 | 6114 | Moyeu/écrou | D4883 | Criquée | 20030530006 | ONT |
| **SENSENICH** | | | | | | |
| W96JA-56 | 6114 | Identique | SAME | Criquée | 20030527001 | ONT |

## équipment

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **AMERIKING** | | | | | | |
| AK450 | 0000 | Batteries | | Corrodées | 20030627006 | ONT |
| **ARTEX** | | | | | | |
| ELT1104 | 2562 | Bloc-batterie | 4520130 | Criquée | 20030605011 | ONT |
| **AUOFLUG** | | | | | | |
| URHB37E | 7410 | Bougie d'allum. (charg. auto) | URHB37E | Séparée en deux moitiés | 20030411003 | ATL |
| **AVIALL** | | | | | | |
| MS24665143 | 1430 | Goupille fendue | MS24665143 | Déformée | 20030530007 | NCR |
| **B F GOODRICH** | | | | | | |
| 211333 | 0000 | Carter de frein | 2158750218 | Criquée | 20030619008 | NCR |
| **BEECH** | | | | | | |
| 3536415157 | 2752 | Moteur volet | D3536415157 | Hors service | 20030506006 | PNR |
| **BENDIX** | | | | | | |
| 430121200 | 7323PT | Régulateur | | | 20030609013 | PNR |
| 430121204 | 7323PT | Régulateur | | | 20030609014 | PNR |
| **GE** | | | | | | |
| 2CM70D6A | 2434 | Génératrice | 2CM70D6A | Révisée | 20030506004 | PNR |
| **GOODRICH** | | | | | | |
| 101161 | 3246 | Demi-roue int. | 101161 | Criquée | 20030603004 | PNR |
| **ISRAEL** | | | | | | |
| 25W78301601 | 2120 | Conduit d'air dynamique | 25W783016011 | Hors service | 20030424004 | NCR |
| **KOLLSMAN** | | | | | | |
| 31400117 | 0000 | Altimètre de secours | | | 20030625005 | NCR |
| **LUCAS** | | | | | | |
| 230790021 | 2435 | Roulement | 03601018 | Désintégrée | 20030421010 | PNR |
| 23079009 | 2435 | Génér. démarrage | | | 20030407003 | ONT |
| **MARVELSCHEB** | | | | | | |
| 105193 | 7322 | Réglage mélange | | Thyristor manquante | 20030421002 | ONT |
| **MESSIER** | | | | | | |
| 82970014011 | 3232 | Cylindre ext. | 82970015005 | Criquée | 20030516004 | ATL |
| 82970018009 | 3232 | Cylindre | 82970018009 | Usée et corrodée | 20030516003 | ATL |
| **PILATUS** | | | | | | |
| 5005012117 | 2432 | Chauffage batterie | TAS203 | Brûlée | 20030422003 | ONT |
| **POINTER** | | | | | | |
| PS400010 | 2562 | ELT | | | 4 RDS | PNR |
| **PRESTOLITE** | | | | | | |
| MZ4218 | 8011 | Armature | MZ2399S | Brisée | 20030506002 | ONT |
| **SLICK** | | | | | | |
| 4371 | 7414 | Magnéto | | | 20030425001 | ONT |
| 4372 | 7414 | Accouplement à déclic | M3100 | Rivet desserré | 2 RDS | ONT |
| **UNKNOWN** | | | | | | |
| MARKSGONE | 0000 | Relais | MS24171D1 | Court-circuitée | 20030628001 | PNR |

### LÉGENDE

**ATA** Code de la Air Transport Association définissant les ensembles/systèmes/composants

**N° RDS** N° de contrôle RDS de TC. - Toujours mentionner lors de correspondance ou de requête.

**Rég.** Région TC d'où provient le RDS :
**PAC** = Pacifique, **PNR** = Prairies et Nord,
**ONT** = Ontario, **QUE** = Québec, **ATL** = Atlantique,
**OTT** = Ottawa (AC), **VAR** = Plus d'une région

# feedback

## personnes-ressources

### Administration centrale

*Aviation Civile de Transports Canada, Maintien de la navigabilité (AARDG)*
*Place de Ville, Tour « C », 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8*
*Tél. : 613 952-4357 Téléc. : 613 996-9178*

### bureaux régionaux

**Atlantique**

*Transports Canada*
*C.P. Box 42*
*95, rue Foundry , 6e étage*
*Moncton, (N.-B.)*
*E1C 8K6*
*506 851-7114*

**Prairies et Nord**

*Transports Canada*
*344, rue Edmonton*
*Winnipeg, (Manitoba)*
*R3C 0P6*
*204 983-3152*
*1 888 463-0521*

**Ontario**

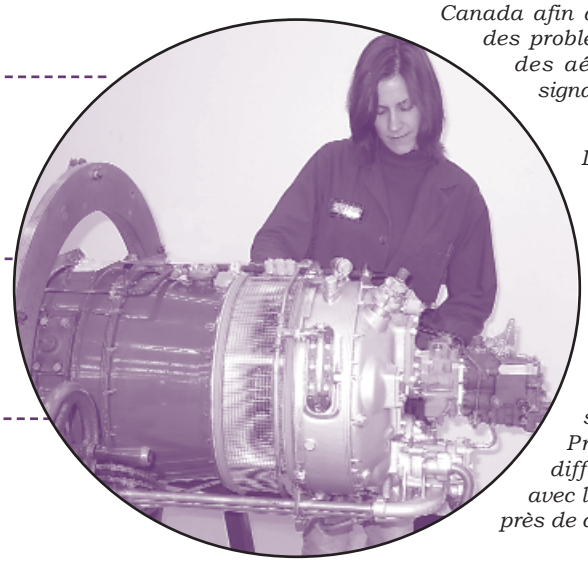
*Transports Canada*
*4900, rue Yonge, bureau 300*
*Willowdale, (Ontario)*
*M2N 6A5*
*416 952-0352*

**Québec**

*Transports Canada*
*700, Leigh Capreol*
*Dorval, (Québec)*
*H4Y 1G7*
*514 633-3319*

**Pacifique**

*Transports Canada*
*800, rue Burrard, bureau 620*
*Vancouver, (C.-B.)*
*V6Z 2J8*
*604 666-8777*



*feedback (TP 6980F) est un trimestriel publié par la Division du maintien de la navigabilité de Transports Canada afin d'informer le milieu aéronautique des problèmes qui touchent la navigabilité des aéronefs au Canada qui lui sont signalés quotidiennement.*

*Les articles publiés dans feedback sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources.*

*Pour de plus amples renseignements sur feedback ou sur le Programme de rapports de difficultés en service, communiquez avec le Centre de Transports Canada le près de chez vous.*

***Retrouvez-nous dans le cyberespace à :***

www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/menu.htm

*Léo N.J. Maisonneuve*
*Gestionnaire*
*Programme d'information*
*Tél. : (613) 952-4352*
*Courriel : maisole@tc.gc.ca*

*T.A. McNamara*
*Rédactrice*
*Programme d'information*
*Tél. : (613) 952-4360*
*Courriel : mcnamat@tc.gc.ca*

*B. Goyaniuk*
*Chef*
*Maintien de la navigabilité aérienne*
*Tél. : (613) 952-4356*
*Courriel : goyanib@tc.gc.ca*

Canada