



## CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

## ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

---

### ATTENTION:

OWNERS, OPERATORS AND MAINTAINERS OF BOMBARDIER INC. CL-600-2B19 (CRJ 100 & 440 SERIES) AEROPLANES

### À L'ATTENTION DE :

PROPRIÉTAIRES, EXPLOITANTS ET SPÉCIALISTES DE LA MAINTENANCE D'AVIONS CL-600-2B19 (SÉRIES CRJ 100 ET 440) DE BOMBARDIER INC.

---

### INSPECTION OF THE TRANSLATING COWL DOORS

#### PURPOSE:

The purpose of this Civil Aviation Safety Alert (CASA) is to remind individuals who conduct inspections of the translating cowl doors that they should refer to the latest Aircraft Maintenance Manual (AMM) applicable inspection requirements/procedures.

#### BACKGROUND:

Transport Canada has received reports of upper and/or lower translating cowl doors becoming dislodged from the nacelle and subsequently departing in flight resulting in damage to the airplane fuselage. Investigation by Bombardier Inc. (BA) has determined that in 3 cases, the improper/inadequate maintenance was most likely the main contributing factor for the dislodgement of the translating cowl doors.

In one case, both upper and lower translating cowls were dislodged and the investigation revealed that the main cause of the dislodgement was failure of the latch line Upper Interlock Fitting due to a dormant fatigue crack. As there was no detailed inspection requirement identified for the subject fittings, this critical crack was not

### INSPECTION DES PANNEAUX DU CAPOT COULISSANT

#### OBJET :

La présente Alerte à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC) vise à rappeler aux personnes qui inspectent les panneaux de capot coulissant qu'ils doivent se référer aux procédures d'inspection et aux exigences applicables de la plus récente version du manuel d'entretien d'aéronef (AMM).

#### CONTEXTE :

Transports Canada a reçu des rapports signalant que les panneaux supérieur et/ou inférieur du capot coulissant se délogaient de la nacelle puis se détachaient complètement en vol causant des dommages au fuselage. L'enquête menée par Bombardier Inc. (BA) a déterminé que dans trois cas, la cause principale la plus probable du détachement des panneaux de capot coulissant était un entretien inadéquat et inapproprié.

Dans un cas, les panneaux supérieur et inférieur du capot coulissant se sont délogés et l'enquête a révélé que la cause principale était la défaillance du mécanisme de verrouillage due à une fissure de fatigue dormante. L'absence d'exigence d'inspection détaillée du mécanisme en question a fait que cette fissure critique n'avait

detected during routine maintenance activities.

In order to prevent reoccurrence, BA has revised the AMM to introduce an additional detailed inspection task for the translating cowl closing latches and fittings.

### RECOMMENDED ACTION:

Transport Canada recommends that operators and maintainers of CL-600-2B19 airplanes familiarize themselves with BA's All Operator Message (AOM) No. 1667, and follow the latest maintenance instructions for Translating Cowl Door inspection in accordance with the AMM Rev. 58 or later revisions of Task 78-30-00-220-801 and/or Task 71-11-01-210-801.

### CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, contact a Transport Canada Centre; or A K Durrani, Continuing Airworthiness in Ottawa, by telephone at 1-888-663-3639, facsimile at 613-996-9178 or e-mail at [cawwebfeedback@tc.gc.ca](mailto:cawwebfeedback@tc.gc.ca).

pas été détectée lors des activités d'entretien de routine.

Afin d'éviter qu'un tel incident ne se reproduise, BA a révisé l'AMM pour y ajouter une tâche d'inspection détaillée du mécanisme de verrouillage des panneaux de capot coulissant.

### MESURE RECOMMANDÉE :

Transport Canada recommande que les exploitants et les spécialistes de la maintenance d'avions CL-600-2B19 prennent connaissance du message à tous les exploitants n° 1667 de BA et suivent les instructions d'entretien les plus récentes pour l'inspection des panneaux de capot coulissant, conformément à la révision 58 du AMM ou de toute révision ultérieure de la tâche 78-30-00-220-801 et/ou de la tâche 71-11-01-210-801.

### BUREAU RESPONSABLE :

Pour davantage renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un Centre de Transports Canada ou avec A K Durrani, Maintien de la navigabilité aérienne à Ottawa, par téléphone au 1-888-663-3639, par télécopieur au 613-996-9178 ou par courriel à [cawwebfeedback@tc.gc.ca](mailto:cawwebfeedback@tc.gc.ca).

ORIGINAL SIGNED BY/ ORIGINAL SIGNÉ PAR

Rémy Knoerr  
Chief, Continuing Airworthiness | Chef, Maintien de la navigabilité aérienne  
National Aircraft Certification | Certification nationale des aéronefs

THE TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION SAFETY ALERT (CASA) IS USED TO CONVEY IMPORTANT SAFETY INFORMATION AND CONTAINS RECOMMENDED ACTION ITEMS. THE CASA STRIVES TO ASSIST THE AVIATION INDUSTRY'S EFFORTS TO PROVIDE A SERVICE WITH THE HIGHEST POSSIBLE DEGREE OF SAFETY. THE INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OFTEN CRITICAL AND MUST BE CONVEYED TO THE APPROPRIATE OFFICE IN A TIMELY MANNER. THE CASA MAY BE CHANGED OR AMENDED SHOULD NEW INFORMATION BECOME AVAILABLE.

L'ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (ASAC) DE TRANSPORTS CANADA SERT À COMMUNIQUER DES RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS ET CONTIENT DES MESURES DE SUIVI RECOMMANDÉES. UNE ASAC VISE À AIDER LE MILIEU AÉRONAUTIQUE DANS SES EFFORTS VISANT À OFFRIR UN SERVICE AYANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ AUSSI ÉLEVÉ QUE POSSIBLE. LES RENSEIGNEMENTS QU'ELLE CONTIENT SONT SOUVENT CRITIQUES ET DOIVENT ÊTRE TRANSMIS RAPIDEMENT PAR LE BUREAU APPROPRIÉ. L'ASAC POURRA ÊTRE MODIFIÉE OU MISE À JOUR SI DE NOUVEAUX RENSEIGNEMENTS DEVIENNENT DISPONIBLES.

- RDIMS Document number /  
Numéro du document du SGDDI : 15943414

- File Classification Number /  
Numéro de dossier de classification : Z 5000-35  
(For internal use only - Pour usage interne seulement)