



CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

La présente Consigne de navigabilité (CN) est publiée en vertu de l'article 521.427 du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Il est interdit à toute personne d'effectuer ou de permettre le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité sauf si les exigences de l'article 605.84 du RAC se rapportant aux CN sont satisfaites. L'annexe H de la norme 625, Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs, contient des informations concernant d'autres moyens de conformité aux CN.

Numéro :

CF-2019-33R1

Date d'entrée en vigueur :

6 février 2020

ATA :

32

Certificat de type :

A-177

Sujet :

Train d'atterrissage – Corrosion d'alésage de l'axe de l'ensemble bras oscillant

Révision :

Remplace la CN CF-2019-33, émise le 13 septembre 2019.

Applicabilité :

Les avions de Bombardier Inc. modèle BD-700-1A10 et BD-700-1A11 portant les numéros de série 9001 à 9879, 9998 et 60001 et suivants.

Conformité :

Tel qu'indiqué ci-dessous, à moins que ce ne soit déjà fait.

Contexte :

De la peinture de finition compromise et/ou de la corrosion ont été constatées sur le diamètre intérieur de l'alésage de l'axe de quatre ensembles bras oscillant du train d'atterrissage principal. Une enquête a conclu que la cause fondamentale était la mauvaise élimination de contaminants durant la construction. Il est probable qu'il y ait eu une mauvaise adhésion entre les couches anticorrosion des ensembles bras oscillant visés, ce qui pourrait entraîner de la corrosion sur le diamètre intérieur de l'alésage de l'axe de l'ensemble bras oscillant du train principal. Cet état, s'il n'est pas corrigé, pourrait entraîner l'affaissement du train principal.

La CN CF-2019-33 exigeait une inspection pour déterminer si les ensembles bras oscillant du train principal visés avaient été posés. Si tel était le cas, pour réduire le risque d'affaissement du train principal, la CN CF-2019-33 stipulait que les ensembles bras oscillant du train principal visés devaient subir une première et une deuxième inspection pour vérifier s'ils présentaient des imperfections de finition de surface sur le diamètre intérieur de l'alésage de l'axe de l'ensemble bras oscillant du train principal, et ils devaient être réusinés au besoin pour corriger toute imperfection de finition de surface constatée sur le diamètre intérieur de l'alésage de l'axe de l'ensemble bras oscillant du train principal. L'exigence d'effectuer une première et/ou une deuxième inspection était annulée par le remplacement de la peinture et de l'apprêt sur les diamètres intérieurs de l'alésage de l'axe des ensembles bras oscillant du train principal visés ou par le remplacement des ensembles bras oscillant du train principal visés par des ensembles conformes. La CN CF-2019-33 interdisait également l'installation de tout ensemble bras oscillant du train principal visé et non conforme comme pièce de remplacement sur les avions des modèles BD-700-1A10 et BD-700-1A11.

Depuis l'émission de la CN CF-2019-33, Transports Canada (TC) a appris qu'il était possible que le délai de mise en conformité à la partie I de la CN CF-2019-33 ne puisse pas accorder suffisamment de temps pour l'incorporation de la partie II de la CN CF-2019-33 dans le cas des plus vieux ensembles bras oscillant du train principal visés. La présente révision, CN CF-2019-33R1, modifie le délai de mise en conformité à la partie I afin d'accorder suffisamment de temps pour l'incorporation de la partie II. La CN CF-2019-33R1 modifie également la partie I afin de préciser qu'il est acceptable d'examiner les

dossiers d'entretien de l'avion pour confirmer si un ensemble bras oscillant du train principal visé est installé sur l'avion.

Mesures correctives :

Aux fins de la présente CN, un **ensemble bras oscillant du train principal visé** est un ensemble bras oscillant du train principal de référence (réf.) 21410-107 portant un numéro de série figurant au tableau 1 de l'annexe 4 des bulletins de service (BS) de Bombardier (BA) indiqués au tableau A ci-dessous, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de TC.

Partie I – Applicable aux avions BD-700-1A10 et BD-700-1A11 portant les numéros de série 9001 à 9879 et 9998 – Inspection de la réf. et du numéro de série de l'ensemble bras oscillant du train principal

Dans les 3 mois à partir de la date de sortie de la révision 01 du BS de BA applicable indiqué au tableau A ci-dessous, le 27 novembre 2019, inspecter l'installation des ensembles bras oscillant du train principal visés, conformément à la partie A des consignes d'exécution du BS de BA applicable indiqué au tableau A ci-dessous, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de TC.

Un examen des dossiers d'entretien de l'avion est acceptable pour procéder à l'identification requise par la partie I de la présente CN, si la réf. et les numéros de série des ensembles bras oscillant du train principal installés peuvent être identifiés de manière concluante à partir de cet examen.

L'incorporation de la partie A des consignes d'exécution de la version initiale du BS de BA indiqué au tableau A ci-dessous, en date du 3 mai 2019, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait aux exigences de la partie I de la présente CN.

Partie II – Applicable aux avions BD-700-1A10 et BD-700-1A11 portant les numéros de série 9001 à 9879 et 9998 – Première inspection de la finition de surface de l'ensemble bras oscillant du train principal

Avant la date d'échéance de la « première inspection applicable (MM/JJ/AA) » indiquée pour chaque numéro de série de l'ensemble bras oscillant du train principal visé figurant au tableau 1 de l'annexe 4 du BS de BA applicable indiqué au tableau A ci-dessous, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de TC, pour chaque ensemble bras oscillant du train principal visé, inspecter la finition de surface sur le diamètre intérieur de l'alésage de l'axe de l'ensemble bras oscillant du train principal visé pour détecter des imperfections et effectuer le réusinage au besoin, conformément à la partie B des consignes d'exécution du BS de BA applicable susmentionné.

L'incorporation de la partie B des consignes d'exécution de la version initiale du BS de BA indiqué au tableau A ci-dessous, en date du 3 mai 2019, sur chaque ensemble bras oscillant du train principal visé, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait aux exigences de la partie II de la présente CN.

Dans les cas des avions qui ne comportent pas d'ensembles bras oscillant du train principal visés, le respect de la partie II de la présente CN n'est pas exigé.

Dans le cas des avions qui satisfont aux exigences de la partie IV de la présente CN relativement à tous les ensembles bras oscillant du train principal visés, le respect de la partie II de la présente CN n'est pas exigé.

Partie III – Applicable aux avions BD-700-1A10 et BD-700-1A11 portant les numéros de série 9001 à 9879 et 9998 – Deuxième inspection de la finition de surface de l'ensemble bras oscillant du train principal

Dans les 33 mois à partir de la réalisation de la première inspection de la partie II de la présente CN, pour chaque ensemble bras oscillant du train principal visé, inspecter la finition de surface sur le diamètre intérieur de l'alésage de l'axe de l'ensemble bras oscillant du train principal visé pour détecter des imperfections et effectuer le réusinage au besoin, conformément à la partie C des consignes d'exécution du BS de BA applicable indiqué au tableau A ci-dessous, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de TC.

L'incorporation de la partie C des consignes d'exécution de la version initiale du BS de BA indiqué au tableau A ci-dessous, en date du 3 mai 2019, sur chaque ensemble bras oscillant du train principal visé, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait aux exigences de la partie III de la présente CN.

Dans les cas des avions qui ne comportent pas d'ensembles bras oscillant du train principal visés, le respect de la partie III de la présente CN n'est pas exigé.

Dans le cas des avions qui satisfont aux exigences de la partie IV de la présente CN relativement à tous les ensembles bras oscillant du train principal visés, le respect de la partie III de la présente CN n'est pas exigé.

Partie IV – Applicable aux avions BD-700-1A10 et BD-700-1A11 portant les numéros de série 9001 à 9879 et 9998– Remplacement de l'apprêt et de la peinture sur le diamètre intérieur de l'alésage de l'axe de l'ensemble bras oscillant de train principal

Dans les 120 mois à partir de la mise en service de l'ensemble bras oscillant du train principal visé, pour chaque ensemble bras oscillant du train principal visé, remplacer l'apprêt et la peinture et appliquer l'enduit anticorrosion sur le diamètre intérieur de l'alésage de l'axe de l'ensemble bras oscillant du train principal visé conformément à la partie D des consignes d'exécution du BS de BA applicable indiqué au tableau A ci-dessous, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de TC.

L'incorporation de la partie D des consignes d'exécution de la version initiale du BS de BA indiqué au tableau A ci-dessous, en date du 3 mai 2019, sur chaque ensemble bras oscillant du train principal visé, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait aux exigences de la partie IV de la présente CN.

Dans les cas des avions qui ne comportent pas d'ensemble bras oscillant du train principal visé, le respect de la partie IV de la présente CN n'est pas exigé.

L'incorporation de la partie IV de la présente CN aux ensembles bras oscillant du train principal visés satisfait aux exigences des parties II et III de la présente CN.

Partie V – Applicable aux avions BD-700-1A10 et BD-700-1A11 portant les numéros de série 9001 à 9879, 9998 et 60001 et suivants – Interdiction d'installation de pièces

À partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2019-33, le 27 septembre 2019, il est interdit d'installer un ensemble bras oscillant du train principal visé comme pièce de remplacement sur les avions BD-700-1A10 et BD-700-1A11, sauf s'il est indiqué « SB700-32-041ABC » sur la plaque de modification et près de la réf. de l'ensemble bras oscillant du train principal visé.

Tableau A : Renvois aux bulletins de service

Modèle d'avion	BS de BA
BD-700-1A10	BS 700-32-039 révision 01, en date du 27 novembre 2019
BD-700-1A10	BS 700-32-6016 révision 01, en date du 27 novembre 2019
BD-700-1A11	BS 700-1A11-32-026 révision 01, en date du 27 novembre 2019
BD-700-1A11	BS 700-32-5016 révision 01, en date du 27 novembre 2019

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Rémy Knoerr

Émise le 23 janvier 2020

Contact :

Hilary Ross, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique AD-CN@tc.gc.ca, ou tout autre Centre de Transports Canada.