



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-2022-16R1

Date d'entrée en vigueur :

19 juillet 2022

ATA :

36

Certificat de type :

A-276

Sujet :

Pneumatique – Éléments sensibles non conformes du circuit de détection de fuite d'air de prélèvement

Révision :

Remplace la CN CF-2022-16, émise le 7 avril 2022.

Applicabilité :

Les avions de MHI RJ Aviation ULC. (anciennement Bombardier Inc.) :

Modèle CL-600-2B19 portant les numéros de série 7002 à 7990 et 8000 à 8113;

Modèle CL-600-2C10 et CL-600-2C11 portant les numéros de série 10002 à 10347;

Modèle CL-600-2D15 et CL-600-2D24 portant les numéros de série 15001 à 15494;

Modèle CL-600-2E25 portant les numéros de série 19001 à 19064.

Conformité :

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

Contexte :

MHI RJ Aviation ULC. (MHIRJ) a reçu des lettres de divulgation de la part du fournisseur d'éléments sensibles de détection de surchauffe qui faisaient état d'un problème de qualité en usine selon lequel le remplissage de sel en usine de certains éléments sensibles était insuffisant. Étant donné que ces éléments sensibles sont utilisés par le circuit de détection de fuite d'air de prélèvement pour la détection de la température en cas de fuite d'air de prélèvement chaud, ce remplissage de sel insuffisant peut empêcher la détection des fuites d'air de prélèvement chaud, lesquelles pourraient endommager les structures et les systèmes environnants de manière à empêcher la poursuite du vol et un atterrissage en toute sécurité.

Afin de remédier à cette situation dangereuse, la CN CF-2022-16 rendait obligatoire la mise à l'essai de tous les éléments sensibles de détection de surchauffe visés du circuit de détection de fuite d'air de prélèvement et le remplacement, au besoin, des éléments sensibles non conformes, conformément aux bulletins de service (SB) 601R-36-021 et 670BA-36-025 de MHIRJ. La CN CF-2022-16 interdisait également l'installation de tout élément sensible non conforme comme pièce de rechange sur les avions visés.

La présente révision de la CN, CF-2022-16R1, modifie la définition d'une pièce visée afin de corriger une erreur et renvoie aux dernières révisions des SB 601R-36-021 et 670BA-36-025 de MHIRJ.

Mesures correctives :

Aux fins de la présente CN, les définitions suivantes s'appliquent :

SB 601R-36-021 : La révision D du SB 601R-36-021 de MHIRJ, en date du 25 mai 2022, ou toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

SB 670BA-36-025 : La révision C du SB 670BA-36-025 de MHIRJ, en date du 25 mai 2022, ou toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

Avions du groupe 1 : Modèle CL-600-2B19 portant les numéros de série 7002 à 7990 et 8000 à 8113.

Avions du groupe 2 : Modèles CL-600-2C10 et CL-600-2C11 portant les numéros de série 10002 à 10347, modèles CL-600-2D15 et CL-600-2D24 portant les numéros de série 15001 à 15494, et modèle CL-600-2E25 portant les numéros de série 19001 à 19064.

Pièce visée : Un élément sensible dont le code de date est antérieur à A2105 et dont la référence est définie au paragraphe G (1) dans la section 1 du SB 601R-36-021 pour les avions du groupe 1 et, à l'annexe B du SB 670BA-36-025 pour les avions du groupe 2, à moins que l'élément sensible ait été mis à l'essai et jugé en état de service conformément à la partie I.A. de la présente CN, ou :

- qu'il ait été mis à l'essai conformément à la section 3 des consignes d'exécution du SB CFD-26-5 de Kidde Aerospace and Defense et jugé en état de service; et
- qu'il ait été marqué sur une face de son écrou hexagonal de connecteur et que l'élément sensible soit conditionné conformément à la section 3.C. des consignes d'exécution – Procédure d'identification du SB CFD-26-5 de Kidde Aerospace and Defense.

Pièce en bon état de service : Un élément sensible qui n'est pas une pièce visée.

Partie I – Mise à l'essai et remplacement – Applicable aux avions des groupes 1 et 2

- A. Effectuer une mise à l'essai des éléments sensibles du circuit de détection de fuite d'air de prélèvement afin de déterminer s'ils sont en état de service conformément à la section 2, partie A à F des consignes d'exécution du SB 601R-36-021 pour les avions du groupe 1 et à la section 2, partie A à partie M des consignes d'exécution du SB 670BA-36-025 pour les avions du groupe 2 à l'intérieur du délai de mise en conformité applicable précisé dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 : Délai de mise en conformité

Avions	Consignes d'exécution du SB applicable	Délai de mise en conformité
Groupe 1	SB 601R-36-021, partie D	Dans les 4400 heures de temps dans les airs ou 24 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-16 (21 avril 2022).
Groupe 1	SB 601R-36-021, partie A, partie B, partie C, partie E et partie F	Dans les 6600 heures de temps dans les airs ou 36 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-16 (21 avril 2022).
Groupe 2	SB 670BA-36-025, partie K	Dans les 8400 heures de temps dans les airs ou 48 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-16 (21 avril 2022).
Groupe 2	SB 670BA-36-025, partie A, partie B, partie C, partie D, partie E, partie F, partie G, partie H, partie I, partie J, partie L et partie M	Dans les 2200 heures de temps dans les airs ou 18 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-16 (21 avril 2022).

- B. Pour les avions du groupe 1 : Si l'élément sensible n'est pas jugé en état de service, avant le

prochain vol, remplacer l'élément sensible par une pièce en état de service conformément à la section 2, partie A à partie F des consignes d'exécution du SB 601R-36-021, selon le cas.

- C. Pour les avions du groupe 2 : Si l'élément sensible n'est pas jugé en état de service, avant le prochain vol sauf si le remplacement est reporté conformément à la partie II de la présente CN, remplacer l'élément sensible par une pièce en état de service conformément à la section 2, partie A à partie M des consignes d'exécution du 670BA-36-025, selon le cas.

La mise à l'essai et le remplacement des éléments sensibles du circuit de détection de fuite d'air de prélèvement conformément à la version initiale du SB 601R-36-021 de MHIRJ, en date du 5 juillet 2021, ou à la révision A du SB 601R-36-021, en date du 21 octobre 2021, ou à la révision B du SB 601R-36-021, en date du 2 décembre 2021, ou à la révision C du SB 601R-36-021, en date de 14 mars 2022 pour les avions du groupe 1, et à la version initiale du SB 670BA-36-025, en date du 5 juillet 2021, ou à la révision A du SB 670BA-36-025, en date du 21 octobre 2021, ou à la révision B du SB 670BA-36-025, en date du 14 mars 2022 pour les avions du groupe 2, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, permettent également de satisfaire aux exigences de la partie I de la présente CN sous réserve des conditions suivantes :

1. Pour les avions du groupe 1 : Si l'élément sensible n'est pas jugé en état de service, il doit être remplacé avant le prochain vol. Il est interdit de reporter le remplacement d'une pièce visée.
2. Pour les avions du groupe 2 : Si l'élément sensible n'est pas jugé en état de service, le remplacement de la pièce visée par une pièce en état de service peut être reporté conformément aux exigences et aux limites décrites à la partie II de la présente CN.

Partie II – Remplacement reporté – Applicable aux avions du groupe 2

Le remplacement d'une pièce visée par une pièce en état de service pour les avions du groupe 2, comme l'exige la partie I.C. de la présente CN, peut être reporté jusqu'à un maximum de 10 jours sous réserve des conditions suivantes :

- A. Lorsqu'un élément sensible d'une seule boucle de détection de fuite d'air de prélèvement (boucle A ou boucle B) pour une partie donnée (partie A à partie M du SB 670BA-36-025) n'est pas jugé en état de service, si :
- a. les éléments sensibles de la boucle de détection de fuite d'air de prélèvement qui est toujours fonctionnelle (boucle A ou boucle B) ont été mis à l'essai et ont été jugés en état de service conformément à la partie I.A. de la présente CN;
 - b. les procédures d'entretien applicables de l'annexe C du SB 670BA-36-025 pour désactiver l'élément sensible défectueux ont été accomplies avant l'exploitation, avec indication que cet élément n'est pas en état de service;
 - c. une afficheuse a été installée sur le tableau de commande BLEED AIR conformément à la section 2, partie A à la partie M des consignes d'exécution du SB 670BA-36-025, selon le cas;
 - d. tous les membres de l'équipage de conduite ont été avisés que l'avion est autorisé à partir avec l'une des deux boucles de détection de fuite d'air de prélèvement qui n'est pas en état de service.
- B. Lorsque les éléments sensibles des deux boucles de détection de fuite d'air de prélèvement (boucle A et boucle B) pour une partie donnée (partie A à partie M du SB 670BA-36-025) ne sont pas jugés en état de service, si :
- a. les procédures d'entretien applicables de l'annexe C du SB 670BA-36-025 pour désactiver les éléments sensibles défectueux ont été accomplies avant l'exploitation, avec indication que ces éléments ne sont pas en état de service;
 - b. les instructions et les limites applicables de l'élément 36-21-06, sous-élément 1, 2 ou 3 selon le cas, de la liste principale d'équipement minimal (MMEL), conformément à la section 2, partie A à partie M des consignes d'exécution du SB 670BA-36-025, ont été accomplies avant l'exploitation, avec indication que ces éléments ne sont pas en état de service;
 - c. une afficheuse a été installée sur le tableau de commande BLEED AIR conformément à la section 2, partie A à partie M des consignes d'exécution du SB 670BA-36-025, selon le cas;
 - d. tous les membres de l'équipage de conduite ont été avisés que l'avion est autorisé à partir avec les deux boucles de détection de fuite d'air de prélèvement qui ne sont pas en état de service.

Partie III – Interdiction d'installation de pièces – Applicable aux avions des groupes 1 et 2

À partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-16 (21 avril 2022), une pièce visée n'est pas admissible à l'installation comme pièce de rechange sur les avions des groupes 1 et 2.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Zack Teclerian

Émise le 5 juillet 2022

Contact :

Audrey Vézina-Manzo, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca ou tout Centre de Transports Canada.