



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-2023-61

Date d'entrée en vigueur :

30 août 2023

ATA :

78

Certificat de type :

A-177

Sujet :

Échappement – Inverseur de poussée – Joint d'étanchéité de trappe à pivot décollé ou manquant sur la structure fixe

Applicabilité :

Avions de Bombardier Inc. modèle BD-700-2A12 portant les numéros de série 70007, 70008, 70010, 70012 à 70047, 70049, 70051 à 70053, 70055 à 70077, 70079 à 70081, 70083 à 70133, 70135 à 70138, 70142 à 70148, 70150, 70152 et 70158.

Conformité :

Dans les 750 heures de temps dans les airs ou dans les 18 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à moins que ce ne soit déjà fait.

Contexte :

Il a été signalé que des joints d'étanchéité sur la structure fixe de l'inverseur de poussée étaient décollés ou manquants sur plusieurs avions. L'enquête à ce sujet a révélé que le décollement du joint était causé par une variation dans le processus de pose, plus particulièrement dans la préparation de la surface d'adhérence et l'application de produit d'étanchéité.

Des joints manquants sur la structure fixe de l'inverseur de poussée peuvent entraîner une perte de poussée moteur en raison d'une fuite de trop-plein dans le circuit d'écoulement pendant la poussée normale. Lorsqu'un moteur est inopérant (OEI), la réduction de poussée causée par les joints manquants peut entraîner une réduction des performances de l'avion relativement à la limite de montée et au plafond de vol avec un (OEI), ce qui peut mener à une situation dangereuse.

Pour remédier à cette situation, Bombardier a publié la révision 1 du bulletin de service (SB) 700-78-7501, en date du 13 juillet 2023, visant l'inspection de l'état d'adhésion des joints d'étanchéité sur les avions touchés.

La présente CN rend obligatoire l'inspection des joints d'étanchéité de trappe à pivot conformément au SB de Bombardier mentionnés ci-dessus.

Mesures correctives :

Effectuer une inspection non récurrente de chaque joint d'étanchéité de trappe à pivot de l'inverseur de poussée et réparer ou remplacer chaque joint endommagé ou décollé, au besoin, conformément aux consignes d'exécutions indiquées dans la révision 1 du SB 700-78-7501 de Bombardier ou dans toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

L'inspection et la réparation / le remplacement du joint d'étanchéité de trappe à pivot de l'inverseur de poussée, conformément à la version initiale du SB 700-78-7501 de Bombardier, en date du 12 avril 2023, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait également aux exigences du présent paragraphe.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jenny Young

Émise le 16 août 2023

Contact :

Zhiwei Wang, 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.