



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-2026-09

Date d'entrée en vigueur :

19 février 2026

ATA :

30

Certificat de type :

A-276

Sujet :

Protection contre le givre et la pluie – Antigivrage du capot moteur – Usure par frottement de la pipe d'échappement réactive

Applicabilité :

Les avions de MHI RJ Aviation ULC (MHIRJ) (anciennement Bombardier Inc.), modèles CL-600-2C10, CL-600-2C11, CL-600-2D15, CL-600-2D24 et CL-600-2E25 portant tous les numéros de série.

Conformité :

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

Contexte :

Plusieurs rapports font état de dommage dû à l'usure par frottement de la pipe d'échappement réactive d'antigivrage du capot et du joint d'étanchéité découverte au cours de la maintenance. Dans certains cas, le frottement a entraîné la rupture de la pipe d'échappement réactive. Cette situation pourrait entraîner une dégradation non annoncée du système d'antigivrage du capot, d'accumulation de glace, d'ingestion de glace et de l'arrêt du moteur.

Pour corriger cette situation dangereuse, la présente CN rend obligatoire une inspection à l'endoscope de la pipe d'échappement réactive du système d'antigivrage du capot et de son joint d'étanchéité et, si nécessaire, le remplacement de la pipe d'échappement réactive et du joint d'étanchéité.

Mesures correctives :

Aux fins de la présente CN, la définition suivante s'applique:

Bulletin de service (SB) de MHIRJ : La révision B du SB 670BA-30-026, en date du 2 décembre 2025, ou toute révision ultérieure approuvée par la cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada (TC).

Partie I – Inspection initiale

Dans les 8800 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, exécuter l'inspection à l'endoscope de la pipe d'échappement réactive et du joint d'étanchéité, conformément à la procédure à la partie A, section 2B ou à la partie B, section E, selon le cas, des consignes d'exécution du SB de MHIRJ. Si les exigences d'inspection du SB de MHIRJ ne sont pas satisfaites, appliquer les consignes de la partie II de la présente CN.

Remarque : Tout dommage constaté sur la pipe d'échappement réactive et le joint d'étanchéité constitue une difficulté en service à signaler telle que définie dans l'article 101.01 du RAC. Les personnes qui ne sont pas obligées de signaler les difficultés en services en vertu du RAC sont priées de le faire volontairement dans le Système Web de rapports de difficultés en service de TC et/ou à MHIRJ directement.

Partie II – Dépose, remplacement et pose

Déposer et remplacer la pipe d'échappement réactive et le joint d'étanchéité conformément aux consignes d'exécution de la partie C, section 2 du SB de MHIRJ.

Partie III – Inspections périodiques

Effectuer l'inspection à l'endoscope dans la partie I de la présente CN à des intervalles ne dépassant pas 8800 heures de temps dans les airs à partir de l'inspection initiale et, si les exigences du SB de MHIRJ ne sont pas satisfaites, effectuer les consignes de la partie II de la présente CN.

Partie IV – Interdiction de pose de composants

À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit de poser l'ensemble d'entrée du capot de référence (réf.) CN621-0101-001 ou KCN621-0101-1 en tant que pièce de rechange si la pièce a accumulé plus de 8800 heures de temps dans les airs depuis la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à moins que la pipe d'échappement réactive et le joint d'étanchéité n'aient été inspectés à l'endoscope conformément à la procédure dans la partie A section 2B, des consignes d'exécution du SB de MHIRJ et que leur conformité aux exigences d'inspection du SB de MHIRJ n'ait été confirmée.

Une fois que l'ensemble d'entrée du capot de rechange de réf. CN621-0101-001 ou KCN621-0101-1 est posé dans l'avion, effectuer l'inspection à l'endoscope de la pipe d'échappement réactive et du joint d'étanchéité conformément à l'intervalle initial précisé dans la partie I, et à l'intervalle périodique, selon le cas, comme précisé dans la partie III de la présente CN et, si les exigences d'inspection ne sont pas satisfaites, effectuer les consignes de la partie II de la présente CN.

Partie V – Exigence supplémentaire du SB de MHIRJ

Ce paragraphe reconnaît la validité des révisions précédentes du SB de MHIRJ. Cependant, pour les avions dont la section 2 de la partie C de la version initiale ou de la révision A du SB de MHIRJ a été exécutée, l'ensemble d'entrée du capot doit être remplacé avec une nouvelle réf. sur la plaque d'identification, conformément à la section 2 de la partie C (9)(I) du SB de MHIRJ.

Autorisation:

Pour le ministre des Transports,

La cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jenny Young

Émise le 5 février 2026

Contact :

Christopher Banken, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, courrier électronique TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.