



No.	CF-1992-26R2	1/2
Date d'émission	1 septembre 2010	

CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

La présente consigne de navigabilité (CN) est peut-être applicable à un aéronef qui serait, selon nos dossiers, immatriculé à votre nom. Les CN sont publiées en vertu du **Règlement de l'aviation canadien (RAC) 521, Division X**. Selon le **RAC 605.84** et les détails de l'**Appendice H de la Norme 625 du RAC**, un aéronef immatriculé au Canada ne demeure en état de navigabilité que s'il continue à respecter toutes les CN qui lui sont applicables. L'autorité de vol de l'aéronef risque de ne pas demeurer en vigueur si l'on ne se conforme pas aux exigences d'une CN. Pour faire une demande d'un autre moyen de se conformer, il faut répondre aux exigences du **RAC 605.84** et de la **Norme** mentionnée ci-dessus.

Cette CN a été publiée par la division du Maintien de la navigabilité (AARDG), direction de la Certification nationale des aéronefs, Transports Canada, Ottawa, tél. 613-952-4357.

Numéro : CF- 1992-26R2

Sujet : Fissures dans le longeron arrière de l'aile

En vigueur : 14 septembre 2010

Révision : Révise la consigne de navigabilité (CN) CF-1992-26R1 publiée le 24 septembre 2002.

Applicabilité : Les avions des modèles suivants de Bombardier totalisant plus de 2500 heures de temps dans les airs ou plus de 8000 largages d'eau:

CL-215-1A10 portant les numéros de série 1001 à 1125,
CL-215-6B11 (variante CL-215T) portant les numéros de série 1056 à 1125.

Conformité :

- (a) Une première fois dans les 50 heures de temps dans les airs ou dans les 150 largages d'eau suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, selon la première de ces deux éventualités, à moins que cela n'ait été fait au cours des 550 heures de temps dans les airs ou des 1850 largages d'eau précédents.
- (b) Par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 600 heures de temps dans les airs ou 2000 largages d'eau, selon la première de ces deux éventualités.

Contexte : Des fissures ont été décelées dans le longeron arrière de l'aile gauche au niveau de la voilure (WS) 51.00 de plusieurs avions en service. Sur certains appareils, les fissures s'étaient propagées à travers la semelle inférieure du longeron et les sangles à sécurité intégrée jusqu'à l'âme du longeron et au revêtement d'intrados de l'aile. Ces fissures ne sont pas visibles de l'extérieur de l'avion.

La révision 1 de la présente CN a été publiée dans le but de réduire le seuil d'inspection de 3000 heures de temps dans les airs fixé originalement, à 2500 heures de temps dans les airs ou à 8000 largages d'eau, en plus d'exiger que l'inspection récurrente soit effectuée à des intervalles ne dépassant pas 600 heures de temps dans les airs ou 2000 largages d'eau. De plus, un contrôle par ultrasons de l'intrados de l'aile a été ajouté.

La révision 2 de la présente CN est publiée à la suite de la découverte de fissures à l'extérieur de la région à inspecter prévue dans la révision 1. La présente révision étend la région à inspecter dans la semelle inférieure du longeron arrière de la WS 51.00 à la WS 49.50, en plus de modifier la procédure d'étalonnage du contrôle par ultrasons.

**Mesures
correctives :**

A. Effectuer un contrôle par ultrasons de la semelle inférieure du longeron arrière des ailes gauche et droite entre la WS 51.00 et la WS 49.50. Procéder conformément aux consignes d'exécution, paragraphe 2.C, partie A, de la révision 4 du bulletin de service d'alerte 215-A454 de Bombardier Inc. en date du 18 novembre 2009, ou de toute autre révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.

1. Si des fissures sont découvertes dans la semelle inférieure du longeron arrière, effectuer une inspection visuelle depuis l'intérieur du caisson d'aile à la recherche d'éventuelles fissures dans les parties de l'âme du longeron arrière et du revêtement d'intrados de l'aile adjacentes aux fissures présentes dans la semelle inférieure du longeron arrière.

2. Les fissures découvertes doivent être colmatées avant le prochain vol.

B. Effectuer un contrôle par ultrasons du revêtement d'intrados sous la cornière arrière entre les longerons avant et arrière aux WS 51.00 gauche et droite. Procéder conformément aux consignes d'exécution, paragraphe 2.D, partie B, de la révision 4 du bulletin de service d'alerte 215-A454 de Bombardier Inc. en date du 18 novembre 2009, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.

Les contrôles effectués à la WS 51.00 conformément aux consignes d'exécution, paragraphe 2.D, partie B, de la révision 3 du bulletin de service d'alerte 215-A454 de Bombardier Inc. en date du 13 mars 2001, dans les 550 heures de temps dans les airs ou dans les 1850 largages d'eau précédents respectent les exigences d'inspection initiale du présent paragraphe.

1. Si des fissures sont découvertes dans le revêtement d'intrados de l'aile, effectuer depuis l'intérieur du caisson d'aile une inspection visuelle à la recherche d'éventuelles fissures dans les lisses adjacentes aux fissures présentes dans le revêtement.

2. Les fissures découvertes doivent être colmatées avant le prochain vol.

C. Dans les 10 jours suivant les contrôles exigés aux paragraphes A ou B ci-dessus, et même si aucune fissures n'a été décelée, communiquer les résultats à Bombardier Aéronautique, conformément au révision 4 du bulletin de service d'alerte 215-A454 de Bombardier Inc. en date du 18 novembre 2009, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.

Autorisation : Pour le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Robin Lau de la part de
Derek Ferguson
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

Contact : Mlle Yosha Mendis, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4357, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique CAWWEBFeedback@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.