



N°	1/1
CF-2004-14	
Date d'émission	
20 juillet 2004	

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) 593**. Selon le **RAC 605.84** et les détails de l'**Appendice H du Standard 625 du RAC**, un aéronef immatriculé au Canada ne demeure navigable 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, on doit se conformer aux exigences du **RAC 605.84** et le **Standard** mentionné ci-dessus.

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

Numéro : CF-2004-14

Sujet : Bombardier CL-600-2C10 et CL-600-2D24 (Regional Jet, séries 700 et 900)
Structure de la cloison étanche arrière et conduites hydrauliques

En vigueur : 24 août 2004

Applicabilité : Les avions suivants de Bombardier Inc. :

1. CL-600-2C10 (Regional Jet, séries 700 et 701) portant les numéros de série 10003 à 10999.
2. CL-600-2D24 (Regional Jet, série 900) portant les numéros de série 15001 à 15990.

Conformité : Tel qu'indiqué, à moins que ce ne soit déjà fait.

Contexte : On a signalé de nombreux cas de perte de pression hydraulique dans les circuits hydrauliques numéro 1 ou numéro 2 à cause d'une rupture ou d'une fuite dans des conduites hydrauliques, à l'intérieur de la baie d'équipement arrière. Dans certains cas, on a découvert que les contre-écrous des conduites hydrauliques et du connecteur étaient desserrés au niveau du renfort de la cloison étanche arrière. Ce desserrage des contre-écrous a également provoqué la déformation des orifices de traversée en cause qui sont percés dans le renfort de la cloison étanche arrière à la FS 1098,2 et aux STR 8-9 gauche et droite. De plus, on a également décelé des criques dans le renfort de la cloison étanche arrière, autour de ces orifices de traversée. Une perte de pression hydraulique peut avoir des effets sur la pilotabilité de l'avion et, si elles ne sont pas décelées, des criques dans le renfort de la cloison étanche arrière peuvent compromettre l'intégrité structurale de la cloison étanche arrière.

Mesures correctives :

1. Dans les 30 jours suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, modifier le calendrier de maintenance approuvé de Transports Canada en incorporant la nouvelle exigence d'inspection de la rubrique 1.4 de la partie 2 (Limites de navigabilité aérienne) du manuel des exigences de maintenance, CSP B-053, des avions CL-600-2C10 et CL-600-2D24 Regional Jet de Bombardier, telle qu'elle a été introduite par la révision temporaire (RT) MRM2-129 en date du 1^{er} juin 2004.

2. Si l'inspection de la cloison étanche arrière ou du panneau étanche du mât arrière met en évidence des dommages, les réparations doivent être faites avant le prochain vol. Pour obtenir les instructions de réparation approuvées, communiquer avec le service à la clientèle des avions de transport régional de Bombardier Aéronautique.

Note : Les nouvelles limites ou exigences d'inspection figurant dans les instructions de réparation approuvées obtenues auprès de Bombardier Aéronautique remplaceront les exigences d'inspection mentionnées à la rubrique 1 de la présente consigne.

Autorisation : Pour le Ministre des Transports

B. Goyaniuk
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

Contact : M. Philip Tang, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613 952-4379, télécopieur 613 996-9178 ou courrier électronique tangp@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.