



N°	1/2
CF-2009-19	
Date d'émission	
29 avril 2009	

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 nationale des aéronefs, Transports Canada, Ottawa, tél. 613 952-4357.

- Numéro :** CF-2009-19
- Sujet :** Embouts de robinets sélecteurs de train avant et de trappe de train avant – Mauvais montage
- En vigueur :** 19 mai 2009
- Applicabilité :** Les avions de Bombardier Inc. de modèle CL-600-2B19 portant les numéros de série 7003 et suivants.
- Conformité :** Dans les 1600 heures de temps dans les airs ou dans les 18 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, selon la première de ces deux éventualités.
- Contexte :** Il est possible qu'au moment de l'assemblage les embouts d'un lot précis de robinets sélecteurs de train avant et de trappe de train avant de référence (réf.) 601R75146-1 (réf. 750006000 de Kaiser Fluid Technologies) aient été incorrectement freinés au fil et (ou) insuffisamment serrés. Il y a alors risque que l'embout se dévisse, ce qui pourrait endommager un joint et provoquer une fuite interne dans le robinet. Par la suite, si l'alimentation électrique est transférée ou coupée de l'avion avant la pose de la goupille de sécurité du train avant, toute pression, y compris la pression résiduelle, présente dans le circuit hydraulique n° 3 risque de provoquer la rentrée intempestive du train avant et/ou une ouverture intempestive des trappes du train avant. Six cas touchant des avions CL600-2B19 ont été rapportés, dont l'un a entraîné l'affaissement du train avant alors que l'avion se trouvait à la porte d'embarquement.

La présente consigne exige de vérifier les robinets sélecteurs de train avant et de trappe de train avant installés sur tous les avions mentionnés dans la rubrique Applicabilité ci-dessus. En fonction des résultats, il faudra alors peut-être procéder au remplacement, à la remise en état et/ou à une identification additionnelle des robinets.

Notes :

1. Les robinets dont le numéro de série porte le suffixe « T » ont été fabriqués par Tactair Fluid Controls Inc. et ne demandent aucune mesure corrective.
2. Les robinets fabriqués par Kaiser Fluid Technologies portant la réf. 750006000 et les numéros de série 0001 à 2126 ainsi que la marque « SB750006000-1 » estampée à l'encre, ont déjà été vérifiés et, s'il le fallait, remis en état, et ils ne demandent aucune mesure corrective additionnelle.
3. Le catalogue illustré des pièces (CSP A-006) donne des instructions enjoignant de ne pas poser des robinets fabriqués par Kaiser Fluid Technologies portant la réf. 750006000 et les numéros de série 0001 à 2126, si la marque « SB750006000-1 » estampée à l'encre ne figure pas sur le robinet.

Selon le **RAC 202.51** le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien doit aviser par écrit le ministre de tout changement de nom ou d'adresse, dans les sept jours suivant ce changement.

Pour demander un changement d'adresse, veuillez contacter le **Centre des communications de l'Aviation civile (AARC)** à la **Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8**, ou **1 800 305-2059**, ou <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/centre/adresse/asp>.

**Mesures
correctives :**

Partie I : Vérification de l'identification

- A. Vérifier le numéro de série et les marques d'identification tant sur le robinet sélecteur de train avant que sur le robinet sélecteur de trappe de train avant installés sur l'avion :
- (1) Si l'un ou l'autre des numéros de série des robinets, ou les deux, se situent dans la plage allant de 0001 à 2126 et qu'il n'y ait ni « T » ni marque « SB750006000-1 » sur le robinet, aller à la partie II de la présente consigne.
 - (2) Si les deux robinets sélecteurs sont identifiés par un ou plusieurs des numéros de série ou des marques d'identification qui suivent, aucune autre mesure corrective ne s'impose et la conformité à la présente consigne est assurée :
 - numéro de série ne se trouvant pas dans la page allant de 0001 à 2126;
 - suffixe « T »;
 - marque « BS750006000-1 ».

Partie II : Vérification de l'embout des robinets

Pour tout robinet sélecteur de train avant et de trappe de train avant installé sur l'avion portant un numéro de série se situant dans la plage allant de 0001 à 2126 mais n'étant identifié ni par un suffixe « T » ni par la marque « SB750006000-1 » :

Vérifier le robinet et, selon le cas, le remplacer, le remettre en état et/ou l'identifier conformément aux consignes d'exécution du bulletin de service 601R-32-104 de Bombardier en date du 3 mars 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,

Derek Ferguson
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

Contact : M. Richard Topham, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4428, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique tophamr@tc.gc.ca ou tout Centre de Transports Canada.