



No.	CF-2010-36R1	1/4
Date d'émission	18 juillet 2013	

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-2010-36R1

Sujet : Trappe du train principal – Contact avec le joint de carénage

En vigueur : 31 juillet 2013

Révision : Remplace la consigne de navigabilité CF-2010-36 publiée le 18 octobre 2010.

Applicabilité : Les aéronefs de Bombardier Inc. :

Modèle CL-600-2C10, portant les numéros de série 10002 à 10333;
Modèle CL-600-2D15 et CL-600-2D24, portant les numéros de série 15001 à 15284.

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

Contexte : On a signalé deux cas où il n'y avait pas eu sortie complète du train principal. La non-sortie du train principal peut donner lieu à une configuration d'atterrissage asymétrique non sécuritaire.

Une enquête préliminaire a démontré qu'un contact entre la trappe du train principal et le joint de carénage de ce dernier avait empêché l'ouverture de la trappe du train principal.

La présente CN rend obligatoires l'inspection et la rectification, le cas échéant, du carénage et du joint du train principal, de la trappe du train principal et des structures adjacentes.

Les données recueillies à la suite de la publication de la version originale de la présente CN font état de lacunes possibles concernant l'inspection. Cette CN a été révisée de manière à actualiser la section Applicabilité du document et à ajouter d'autres mesures d'atténuation ainsi que la mesure finale.

Mesures correctives : **Partie I – Inspections applicables aux aéronefs équipés du joint de carénage de train principal portant les références (réf.) CC670-39244-1 ou CC670-39244-2**

A. Utiliser d'abord le calendrier suivant :

1. Dans le cas des aéronefs portant les numéros de série 10002 à 10313, 15001 à 15238 et 15240 à 15255, dans les 50 cycles de vol suivant la date d'entrée en vigueur de la version originale de la présente CN (18 octobre 2010).
2. Dans le cas des aéronefs portant tous les autres numéros de série mentionnés, dans les 600 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la version originale de la présente CN (18 octobre 2010).

- B. Procéder à une inspection détaillée du carénage et du joint du train principal, de la trappe du train principal et des structures adjacentes, conformément à la partie A des consignes d'exécution du bulletin de service d'alerte (BSA) A670BA-32-030 de Bombardier, révision C, en date du 13 mars 2013, ou aux révisions ultérieures approuvées par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.

Les inspections effectuées conformément aux révisions antérieures du BSA A670BA-32-030 de Bombardier répondent également aux exigences du présent paragraphe.

1. Si aucun dommage n'est trouvé, passer à la partie I, rubrique C de cette CN.
2. Si des dommages au joint de carénage du train principal sont trouvés, exécuter les parties E ou C des consignes d'exécution du BSA susmentionné.

L'exécution conforme à la partie C des consignes d'exécution des révisions antérieures du BSA susmentionné répondent également aux exigences du présent paragraphe.

3. Si on utilise la partie C des consignes d'exécution du BSA susmentionné pour se conformer à la partie I, rubrique B.2. de cette CN, la partie D des consignes d'exécution du BSA doit être exécutée si la trappe du train principal doit être réinstallée.
4. Pour tout autre dommage ou pièces/dispositifs de fixation manquants trouvés, communiquer avec le Centre de réponse aux clients de la division Avions régionaux de Bombardier concernant un plan de réparation approuvé à faire avant le prochain vol. La réparation approuvée doit spécifiquement renvoyer à la présente CN.
5. Si on utilise la partie E des consignes d'exécution du BSA susmentionné pour se conformer à la partie I, rubrique B.2. de cette CN, se reporter à la partie III de cette CN pour connaître les consignes d'inspection applicables.

- C. Par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 200 heures de temps dans les airs à compter de l'inspection précédente, répéter l'inspection et la rectification décrites en détail à la partie I, rubrique B susmentionnée.

Mise en application progressive de la partie I, rubrique C de cette CN : dans les 200 heures de temps dans les airs à compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN ou dans les 600 heures de temps dans les airs à compter de l'inspection précédente, selon l'échéance qui survient la première.

D. [Supprimé]

Il n'est pas nécessaire d'appliquer la partie I, rubrique C de cette CN si la trappe du train principal a été retirée. L'inspection répétitive effectuée conformément à la partie I, rubrique C de cette CN reprend lorsque la partie D des consignes d'exécution du BSA susmentionné a été exécutée.

Partie II – Remplacement des joints de carénage de la trappe du train principal portant les réf. CC670-39244-1 et CC670-39244-2 par les joints de carénage de la trappe du train principal portant les réf. CC670-39244-5 et CC670-39244-6

Dans les 2500 heures de temps dans les airs ou dans les 12 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de cette CN, remplacer les joints de carénage de trappe du train principal portant les réf. CC670-39244-1 et CC670-39244-2 par les joints de carénage de trappe du train principal portant les réf. CC670-39244-5 et CC670-39244-6, conformément à la partie E des consignes d'exécution du BSA A670BA-32-030 de Bombardier, révision C, en date du 12 mars 2013, ou aux révisions ultérieures approuvées par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.

Se reporter à la partie III de cette CN pour connaître les consignes d'inspection à suivre après l'exécution des consignes de la partie II de cette CN.

Si la trappe du train principal a été retirée dans le délai d'exécution indiqué dans la partie II de cette CN, il est possible de différer l'incorporation de la modification susmentionnée jusqu'à ce que la trappe du train principal soit réinstallée.

Si le délai d'exécution de la partie IV de cette CN est atteint à la date à laquelle intervient la réinstallation de la trappe du train principal, exécuter la partie IV de cette CN.

Partie III – Inspections applicables aux aéronefs équipés des joints de carénage de trappe du train principal portant les réf. CC670-39244-5 ou CC670-39244-6

A. Dans les 600 heures de temps dans les airs à compter de l'installation des joints de carénage de trappe du train principal portant les réf. CC670-39244-5 et CC670-39244-6, procéder à une inspection détaillée du carénage et du joint du train principal, de la trappe du train principal et des structures adjacentes, conformément à la partie A des consignes d'exécution du BSA A670BA-32-030 de Bombardier, révision C, en date du 12 mars 2013, ou aux révisions ultérieures approuvées par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.

1. Si aucun dommage n'est trouvé, passer à la partie III, rubrique B de cette CN.
2. Si des dommages au joint de carénage du train principal sont trouvés, remplacer le joint endommagé conformément aux parties F ou G des consignes d'exécution du BSA susmentionné, selon le cas, ou appliquer la partie C des consignes d'exécution du BSA susmentionné.
3. Si on utilise la partie C des consignes d'exécution du BSA susmentionné pour se conformer à la partie III, rubrique A.2. de cette CN, la partie D des consignes d'exécution du BSA doit être exécutée si la trappe du train principal doit être réinstallée.
4. Pour tout autre dommage ou pièces/dispositifs de fixation manquants trouvés, communiquer avec le Centre de réponse aux clients de la division Avions régionaux de Bombardier concernant un plan de réparation approuvé à faire avant le prochain vol. La réparation approuvée doit spécifiquement renvoyer à la présente CN.

B. Par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 600 heures de temps dans les airs à compter de l'inspection précédente, répéter l'inspection et la rectification décrites en détail à la partie III, rubrique A de cette CN.

Il n'est pas nécessaire d'appliquer la partie III, rubrique B de cette CN si la trappe du train principal a été retirée. L'inspection répétitive effectuée conformément à la partie III, rubrique B de cette CN reprend lorsque la partie D des consignes d'exécution du BSA susmentionné a été exécutée.

Partie IV – Mesure finale

Dans les 6600 heures de temps dans les airs ou dans les 36 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de cette CN, ajouter la modification « Increase the Clearances Between the MLG Fairing and the MLG Door » (Augmenter l'espace séparant le carénage de la trappe du train principal) conformément au BS 670BA-32-040 de Bombardier, révision A, en date du 25 février 2013, ou aux révisions ultérieures approuvées par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.

Si la trappe du train principal a été retirée dans le délai d'exécution indiqué dans la partie IV de cette CN, il est possible de différer l'incorporation de la modification

susmentionnée jusqu'à ce que la trappe du train principal soit réinstallée.

Il n'est plus nécessaire d'exécuter les parties I, II et III de cette CN lorsque la partie IV de cette CN a été appliquée.

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

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Derek Ferguson
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

Contact : Helen Tsai, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4357, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique CN-AD@tc.gc.ca ou tout Centre de Transports Canada.