



N°	CF-2011-36R1	1/3
Date d'émission	3 octobre 2012	

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-2011-36R1

Sujet : Corrosion du vérin de rentrée du train principal

En vigueur : 18 octobre 2012

Révision : Remplace la consigne de navigabilité CF-2011-36, en date du 10 septembre 2011

Applicabilité : Les aéronefs Bombardier Inc. :

de modèle CL-600-2C10 portant les numéros de série 10002 et suivants et de modèles CL-600-2D15 et CL-600-2D24 portant les numéros de série 15001 et suivants.

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

Contexte : Des traces de corrosion sur des composants du vérin de rentrée du train principal ont été trouvées en service, soit à la jonction de l'embout à rotule et du piston ou du support et de ses goupilles connexes. De telles traces de corrosion peuvent provoquer un désaccouplement du vérin de rentrée du train principal entraînant la sortie de ce dernier sans amortissement, ainsi qu'un risque de dommages structuraux au vérin de rentrée du train principal et une possibilité d'affaissement de ce dernier à l'atterrissement.

La présente CN rend obligatoires l'inspection et la correction des composants du vérin de rentrée du train principal.

La révision de la présente CN rend obligatoire l'installation du nouveau contre-écrou du vérin de rentrée. Elle apporte aussi des corrections aux renseignements généraux et met à jour les renvois au bulletin de service (BS).

Mesures correctives : **Partie I – Inspection du vérin de rentrée du train principal**

Dans le cas de vérins de rentrée du train principal portant la référence et le numéro de série figurant à la rubrique 1.A. « Effectivity » du BS 670BA-32-031 de Bombardier, révision C, en date du 17 avril 2012, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne, Transports Canada, procéder à une inspection visuelle détaillée du vérin de rentrée visant à déceler toute trace de corrosion et à vérifier si le contre-écrou est fixé solidement, et apporter selon le cas les corrections qui s'imposent, conformément à la partie A des consignes d'exécution du BS susmentionné, selon le calendrier suivant :

A. Initialement, à la date d'entrée en vigueur de la présente CN :

1. Dans le cas de vérins de rentrée du train principal totalisant plus de 8 000 heures de temps dans les airs depuis leur mise en service initiale ou leur révision, ou étant en service depuis plus de 4 ans depuis leur mise en service initiale ou leur révision : dans les 1 200 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 la présente CN.
2. Dans le cas de vérins de rentrée du train principal totalisant au plus 8 000 heures de temps dans les airs depuis leur mise en service initiale ou leur révision, ou étant en service depuis au plus 4 ans depuis leur mise en service initiale ou leur révision : avant 9 200 heures de temps dans les airs ou 5 ans de service, selon la première de ces deux éventualités.

B. Par la suite, à des intervalles d'au plus 1 200 heures de temps dans les airs ou au plus 12 mois, selon la première de ces deux éventualités.

L'inspection mentionnée à la partie I de la présente CN n'est requise pour aucun vérin de rentrée portant la mention « 32-64 » dans l'espace Mod Status sur la plaque signalétique.

L'inspection et la correction, conformément au BS 670BA-32-031 de Bombardier, révision B, en date du 29 juillet 2011, ou révision A, en date du 9 juin 2011, ou version initiale, en date du 14 mars 2011, satisfont également aux exigences figurant à la partie I de la présente CN.

Partie II – Inspection du support du vérin de rentrée du train principal et de ses goupilles connexes

Dans le cas de tout amortisseur équipé du vérin de rentrée du train principal portant la référence et le numéro de série figurant à la rubrique 1.A. « Effectivity » du bulletin de service (BS) 670BA-32-033 de Bombardier, révision B, en date du 26 juin 2012, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne, Transports Canada, procéder à une inspection visuelle détaillée du support du vérin de rentrée, de ses goupilles connexes et des ergots d'accouplement sur le cylindre extérieur visant à déceler toute trace de corrosion, et apporter, selon le cas, les corrections qui s'imposent, conformément au BS susmentionné, dans les 4 400 heures de temps dans les airs ou dans les 24 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la version originale de la présente CN (22 septembre 2011).

L'inspection et la correction, conformément au BS 670BA-32-031 de Bombardier, révision A, en date du 29 juillet 2011, ou version initiale, en date du 14 mars 2011, satisfont également aux exigences figurant à la partie II de la présente CN.

Nota : Des précisions sur les références et les numéros de série de l'amortisseur équipé du vérin de rentrée du train principal ont été apportées dans le bulletin de service susmentionné. Il est conseillé aux exploitants de vérifier leurs dossiers afin de d'assurer que toutes les mesures requises ont été prises.

Partie III – Remplacement du vérin de rentrée du train principal

À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit de poser sur tout aéronef un vérin de rentrée du train principal portant la référence et le numéro de série figurant à la rubrique 1.A. « Effectivity » du bulletin de service (BS) 670BA-32-031 de Bombardier, révision C, en date du 17 avril 2012, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne, Transports Canada, à moins que l'on ait procédé à une inspection visuelle détaillée du vérin de rentrée visant à déceler toute trace de corrosion et à vérifier si le contre-écrou est fixé solidement, et apporté, selon le cas, les corrections qui s'imposent, conformément à la partie A des consignes d'exécution du BS susmentionné et, par conséquent, que l'inspection

récurrente stipulée à la partie I de la présente CN soit exécutée.

L'inspection mentionnée à la partie I de la présente CN n'est requise pour aucun vérin de rentrée portant la mention « 32-64 » dans l'espace Mod Status sur la plaque signalétique.

Partie IV – Remplacement de l'amortisseur équipé du vérin de rentrée du train principal

À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit de poser sur tout aéronef un amortisseur équipé du vérin de rentrée du train principal portant la référence et le numéro de série figurant à la rubrique 1.A. « Effectivity » du bulletin de service (BS) 670BA-32-033 de Bombardier, révision B, en date du 26 juin 2012, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne, Transports Canada, à moins que l'on ait terminé l'inspection, et correction si le cas échéant, mentionnée à la partie II de la présente CN .

Partie V – Installation du nouveau contre-écrou

Dans le cas de vérins de rentrée du train principal portant la référence et le numéro de série figurant à la rubrique 1.A. « Effectivity » du bulletin de service (BS) 670BA-32-031 de Bombardier, révision C, en date du 17 avril 2012, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne, Transports Canada, installer le nouveau contre-écrou, référence 49606-5, conformément à la partie B des consignes d'exécution du BS susmentionné dans les 20 000 heures de temps dans les airs ou dans les 10 ans, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN.

Dans le cas de vérins de rentrée portant la mention « 32-64 » dans l'espace Mod Status sur la plaque signalétique, les exigences de la partie V de la présente CN sont respectées.

L'inspection mentionnée à la partie I de la présente CN n'est requise pour aucun vérin de rentrée sur lequel les travaux de la partie V de la présente CN ont été effectués.

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

ORIGINAL SIGNÉ PAR

David Turnbull
Directeur, Certification nationale des aéronefs

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