



N°	CF-2012-06	1/2
Date d'émission	26 janvier 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-2012-06
- Sujet :** Système de détection de fuite d'air de prélèvement – Incapacité à détecter une gaine de prélèvement d'air fissurée ou brisée
- En vigueur :** 9 février 2012
- Applicabilité :** Les aéronefs de Bombardier Inc. :
modèle CL-600-2C10, numéros de série 10003 à 10331.
modèles CL-600-2D15 et CL-600-2D24, numéros de série 15001 à 15279.
- Conformité :** Tel qu'indiqué ci-dessous, à moins que ce ne soit déjà fait.
- Contexte :** Plusieurs rapports d'événements font état de l'incapacité du système de détection de fuite d'air de prélèvement à détecter immédiatement une fuite d'air de prélèvement au niveau des gaines haute pression.

L'enquête a révélé que lorsqu'une fuite d'air de prélèvement est causée par une gaine fissurée ou brisée, il se peut que la quantité d'air de prélèvement envoyée vers les éléments de la boucle de détection ne soit pas suffisante pour interrompre automatiquement l'alimentation du circuit d'air de prélèvement. Une fuite d'air de prélèvement non détectée peut exposer les supports du secteur de la gouverne de direction, le plancher soumis à la pression et la poutrelle, les gaines du circuit de mise à l'air libre carburant ou les tubulures de carburant à des températures élevées et entraîner une perte de commande de direction, une détérioration de l'intégrité structurale de la structure primaire ou l'inflammation du carburant.

La présente consigne de navigabilité (CN) rend obligatoire l'installation de nouveaux capteurs dans le logement de train d'atterrissage principal et au niveau de l'extrados, de couvertures de protection sur le dessus du caisson de l'aile et des tubulures de carburant et d'écrans de protection sur la poutre de soutien du secteur de la gouverne de direction dans le compartiment à matériel arrière.

- Mesures correctives :** **Partie I – Applicable aux aéronefs du modèle CL-600-2C10 portant les numéros de série 10003 à 10326 et des modèles CL-600-2D15 et CL-600-2D24 portant les numéros de série 15001 à 15267 :**

Dans les 6600 heures de temps dans les airs ou 24 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, poser les écrans de protection sur la poutre de soutien du secteur de la gouverne de direction dans le compartiment à matériel arrière, conformément aux consignes d'exécution de la section 2 du bulletin de service (BS) 670BA-36-014 de Bombardier, révision A, en date du 11 octobre 2011, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de

la navigabilité aérienne de Transports Canada.

L'incorporation de la version originale du BS 670BA-36-014, en date du 7 avril 2011, satisfait également aux exigences de la présente CN.

Partie II – Applicable aux aéronefs du modèle CL-600-2C10 portant les numéros de série 10003 à 10331 et des modèles CL-600-2D15 et CL-600-2D24 portant les numéros de série 15001 à 15279 :

Dans les 6600 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 présente CN, poser les couvertures de protection sur le dessus du caisson de l'aile et des tubulures de carburant ainsi que les nouveaux capteurs dans le logement de train d'atterrissage principal et au niveau de l'extrados, conformément aux consignes d'exécution de la section 2 du BS 670BA-36-016 de Bombardier, révision A, en date du 11 octobre 2011, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

L'incorporation de la version originale du BS 670BA-36-016, en date du 7 avril 2011, satisfait également aux exigences de la présente CN.

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

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Derek Ferguson
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

Contact : M. Robert Farinas, 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.