



CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ URGENTE

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-2013-39R2 **Date d'entrée en vigueur :** 12 décembre 2014

ATA : 57 **Certificat de type :** A-131

Sujet : Ailes – Boîtiers d'articulation des volets intérieurs – éléments de quincaillerie (Hi-LOK/Hi-LITE) incorrectement orientées au niveau des ferrures avant des boîtiers d'articulation des volets intérieurs

Révision : Remplace la CN CF-2013-39R1, émise le 15 août 2014, en ce qui concerne les aéronefs CL-600-1A11 (600), CL-600-2A12 (variante du 601) et CL-600-2B16 (variante du 601-3A/-3R)

Applicabilité : Les aéronefs de Bombardier Inc. :

Modèle CL-600-1A11 (600) portant les numéros de série 1004 à 1085;
Modèle CL-600-2A12 (variante du 601) portant les numéros de série 3001 à 3066;
Modèle CL-600-2B16 (variante du 601-3A/3R) portant les numéros de série 5001 à 5194.

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

Contexte : Trois rapports en service sur des aéronefs de la variante 604, ont été établis à la suite d'inspections de maintenance périodiques, et ont fait état d'une tête d'élément de quincaillerie fracturée sur la ferrure avant du boîtier d'articulation du volet intérieure à la référence voilure (WS) 76.50. L'enquête a révélé que l'installation de la quincaillerie sur les ferrures avant du boîtier d'articulation de volet intérieure aux WS 76.50 et 127.25 des deux ailes n'était pas conforme aux dessins techniques. Une installation incorrecte peut provoquer une défaillance prématurée de la quincaillerie qui retient la ferrure avant du boîtier d'articulation de volet intérieure, ce qui pourrait entraîner le détachement du boîtier et la perte du volet. La perte d'un volet pourrait compromettre l'exploitation sécuritaire continue de l'aéronef.

La version originale de la présente CN exigeait une inspection visuelle détaillée (IVD) de la quincaillerie de chaque ferrure avant de boîtier d'articulation de volet intérieur, sur les deux ailes, et la rectification, lorsque requise. La quincaillerie incorrectement orientées doit faire l'objet d'inspections périodiques jusqu'à l'accomplissement des mesures correctives finales.

Bien qu'aucune tête d'élément de quincaillerie fracturée n'ait été signalée jusqu'à maintenant sur les aéronefs de modèle CL-600-1A11, CL-600-2A12 et CL-600-2B16 (variante du 601-3A-3R), de la quincaillerie incorrectement orientées peut également être présente.

Depuis la publication de la version originale de la présente CN, un incident a été signalé sur un aéronef de la variante 604, dans lequel il a été constaté que quatre éléments de quincaillerie étaient fracturés sur la même ferrure avant de boîtier d'articulation de volet. L'enquête a permis de déterminer que les pièces de quincaillerie avaient été mal installées.

La révision 1 de la présente CN a été publiée pour retirer les aéronefs de la variante 604 de la rubrique d'applicabilité puisqu'ils étaient traités dans la CN CF-2014-27 et pour clarifier les paragraphes A.2. et C de la présente CN, afin que ceux-ci correspondent aux bulletins de service d'alerte de Bombardier.

Après la publication de la révision 1 de la présente CN, il y a eu plusieurs signalements de quincaillerie incorrectement orientées sur des aéronefs CL-600-1A11 et -2B16 (variante du 601-3A). Bien qu'il n'y ait eu aucun signalement de quincaillerie fracturée jusqu'à maintenant, de la quincaillerie incorrectement orientée pourrait entraîner la défaillance prématurée de la ferrure avant du boîtier d'articulation de volet.

La révision 2 de la présente CN est publiée pour réduire les intervalles d'inspection initiale et périodique et rendre obligatoire le remplacement de la quincaillerie incorrectement orientées dans les 24 mois. Cette CN corrige aussi des erreurs de terminologie qui ont été constatées dans les versions françaises précédentes de la présente CN.

Mesures correctives :

- A. Dans 10 cycles de vol à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN ou les 100 cycles de vol à partir de la date d'entrée en vigueur de la version originale de la présente CN (20 décembre 2013), selon la première de ces deux éventualités, effectuer une IVD initiale de chaque ferrure de fixation avant du boîtier d'articulation de volet intérieure aux WS 76.50 et 127.25 des deux ailes conformément aux consignes d'exécution du bulletin de service d'alerte (BSA) de Bombardier mentionné dans la liste ci-dessous, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité de Transports Canada :

Numéros de série de l'aéronef	BSA	Date de publication
1004 à 1085	A600-0763 révision 2	9 déc. 2014
3001 à 3066 5001 à 5194	A601-0627 révision 2	9 déc. 2014

1. Si tous les éléments de quincaillerie sont intacts et correctement orientés, aucune autre mesure corrective n'est nécessaire et la présente CN est respectée.
2. Si un élément de quincaillerie est fracturé, avant le prochain vol, enlever et remplacer la quincaillerie fracturée ainsi que toute la quincaillerie avant et arrière aux WS 76.50 et 127.25 des deux ailes, conformément aux consignes d'exécution du BSA pertinent, et la présente CN est alors respectée.
3. Si un élément de quincaillerie est incorrectement orienté, mais intact, répéter les inspections requises au paragraphe B de la présente CN jusqu'à l'accomplissement des mesures correctives finales du paragraphe C.

L'inspection et le remplacement des éléments de quincaillerie, au besoin, conformément aux consignes d'exécution de la version originale ou la révision 1 du BSA A600-0763 de Bombardier, en date du 26 septembre 2013 et du 26 février 2014, respectivement, ou de la version originale ou la révision 1 du BSA A601-0627 de Bombardier, en date du 26 septembre 2013 et du 26 février 2014, respectivement, selon le cas, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, respecte également les exigences du paragraphe A de la présente CN.

- B. Subséquemment, répéter l'IVD mentionnée au paragraphe A de la présente CN conformément au calendrier suivant jusqu'à l'accomplissement des mesures correctives finales du paragraphe C de la présente CN :
1. Dans les 10 cycles de vol suivant la date d'entrée en vigueur de la présente CN ou l'inspection la plus récente, selon la dernière de ces deux éventualités;
 2. Par après, à des intervalles ne dépassant pas 10 cycles de vol.
- C. Dans les 24 mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la version originale de la présente CN, retiré et remplacer tous les éléments de quincaillerie avant et arrière aux WS 76.50 et 127.25 des deux ailes, conformément aux consignes d'exécution du BSA pertinent susmentionné.

Le remplacement de tous les éléments de quincaillerie avant et arrière aux WS 76.50 et 127.25 des deux ailes, conformément aux consignes d'exécution du BSA pertinent susmentionné, met un terme à la présente CN.

Le remplacement des les éléments de quincaillerie conformément aux consignes d'exécution de la version originale ou la révision 1 du BSA A600-0763 de Bombardier, en date du 26 septembre 2013 et du 26 février 2014, respectivement, ou de la version originale ou la révision 1 du BSA A601-0627, en date du 26 septembre 2013 et du 26 février 2014, respectivement, selon le cas, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, respecte également les exigences du paragraphe C de la présente CN.

Autorisation : Pour la ministre des Transports,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Derek Ferguson
Chef, Maintien de la navigabilité

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