



N°	CF-2014-21	1/2
Date d'émission	10 juillet 2014	

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-2014-21
- ATA :** 28 **Certificat de type :** A-131
- Sujet :** Carburant – Fuite de carburant provenant de la conduite électrique raccordée à la pompe d'appoint carburant du groupe auxiliaire de bord dans le logement du phare d'atterrissage droit
- En vigueur :** 10 juillet 2014
- Applicabilité :** Les aéronefs de Bombardier Inc. modèle CL-600-2B16 portant les numéros de série 5906, 5910, 5912, 5917, 5919 à 5932, 5934, 5935, 5939, 5940, 5942 et 5948.
- Conformité :** Tel qu'indiqué ci-dessous, à moins que ce ne soit déjà fait.
- Contexte :** Bombardier Inc. a découvert une fuite de carburant dans le logement du connecteur du boîtier de la pompe d'appoint carburant du groupe auxiliaire de bord. Dans certains de ces aéronefs, une fuite a également été constatée au raccordement de la conduite électrique de la pompe d'appoint carburant du groupe auxiliaire de bord dans le logement du phare d'atterrissage droit. La cause profonde de la fuite de carburant a été attribuée à la longueur inadéquate de la rainure du connecteur femelle situé dans le boîtier de la pompe d'appoint carburant, ce qui a entraîné un déplacement du harnais électrique et de ses joints d'étanchéités.

Les données disponibles indiquent que par une journée chaude, en raison de la chaleur produite par le phare de roulage et/ou les phares d'atterrissage au sol, la température dans le logement de phare d'atterrissage peut atteindre la température d'allumage spontané du carburant. Ainsi, la présence de tout carburant dans le logement de phare d'atterrissage droit est considérée comme un risque pour la sécurité qui justifie une mesure pour atténuer des dommages.

Afin d'atténuer le risque pour la sécurité que constitue une fuite de carburant dans le logement de phare d'atterrissage droit, Bombardier Inc. a révisé le Manuel de vol de l'aéronef au moyen des révisions temporaires (RT) 604/38 et 605/20, en date du 16 juin 2014 pour limiter l'utilisation des phares de roulage et d'atterrissage au sol. Transports Canada a publié la CN urgente CF-2014-17 pour rendre obligatoire l'incorporation des RT du Manuel de vol de l'aéronef susmentionnés.

Pour régler la cause profonde de cette fuite de carburant dans la conduite de câblage du boîtier de la pompe d'appoint carburant du groupe auxiliaire de bord, Bombardier Inc. a publié le bulletin de service d'alerte (BSA) A605-28-008, lequel exige une inspection périodique pour trouver des fuites de carburant et le remplacement éventuel des connecteurs de boîtier de pompe d'appoint carburant défectueux dans les aéronefs visés. Le BSA a été révisé de manière à comprendre une inspection additionnelle du nouveau câblage de connecteur pour s'assurer qu'il n'est pas endommagé et la présente CN est publiée pour rendre obligatoire la conformité des exigences de la révision 2 du BSA A605-28-008.

**Mesures
correctives :**

Partie I – Vérification de fuite carburant

Dans les 25 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN et à des intervalles d'au plus 8 heures de temps dans les airs par la suite, inspecter le logement des phares d'atterrissage droit afin de trouver toute fuite de carburant provenant de la sortie de la conduite de la pompe d'appoint carburant du groupe auxiliaire de bord conformément aux exigences de la partie A de la révision 2 du BSA A605-28-008 de Bombardier en date du 9 juillet 2014, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité de Transports Canada.

Partie II – Remplacement du connecteur de boîtier de pompe d'appoint carburant du groupe auxiliaire de bord

Dans les 6 mois ou les 150 heures de temps dans les airs, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, inspecter et remplacer le connecteur du boîtier de pompe d'appoint carburant du groupe auxiliaire de bord conformément à la partie B des instructions de la révision 2 du BSA A605-28-008 de Bombardier en date du 9 juillet 2014, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité de Transports Canada.

Dans le cas des aéronefs sur lesquels de nouveaux connecteurs ont été installés conformément à la partie B des instructions du BSA A605-28-008 de Bombardier, version originale, en date du 21 avril 2014, inspecter le câblage de connecteur pour déterminer son état de fonctionnement, conformément aux exigences de la partie B de la révision 2 du BSA A605-28-008 de Bombardier en date du 9 juillet 2014.

La conformité de la partie II de la présente CN met fin aux exigences d'inspection de la partie I de la présente CN.

La conformité de la révision 1 du BSA A605-28-008 satisfait les exigences de la partie II de la présente CN.

Autorisation : Pour le ministre des Transports,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Derek Ferguson
Chef, Maintien de la navigabilité

Contact : A.K. Durrani, 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.