



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-2014-42 **En vigueur :** 12 décembre 2014
ATA: 32 **Certificat de type :** A-131
Sujet : Train d'atterrissage - Fissuration du montant avant de la trappe de train d'atterrissage principale

Applicabilité : Les aéronefs de Bombardier Inc. modèle CL-600-2C10 portant les numéros de série 10002 et suivants, qui sont équipés d'une trappe de train d'atterrissage principale intérieure, dont les numéros de pièces sont énumérés à la section 1.A, « Applicabilité », révision A du bulletin de service (BS) 670BA-32-042, en date du 2 juillet 2014.

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

Contexte : Des cas de fissuration du montant avant de la trappe de train d'atterrissage principale intérieure ont été observés. Lorsqu'un montant avant de trappe de train d'atterrissage principale intérieure est fissuré, il est possible que la trappe se détache de l'aéronef. La perte de la trappe de train d'atterrissage principale en cours de vol peut entraîner des dommages à l'aéronef et des blessures aux personnes qui se trouvent au sol.

La présente CN rend obligatoires l'inspection récurrente et le remplacement de la trappe de train d'atterrissage principale.

Mesures correctives :

Partie I – Inspection récurrente

Réaliser une inspection visuelle détaillée de la trappe de train d'atterrissage principale intérieure et effectuer les corrections qui s'imposent, conformément aux consignes d'exécution de la révision A du BS 670BA-32-042 de Bombardier, en date du 2 juillet 2014, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, selon le calendrier suivant:

- A. Initialement, dans les 660 heures de temps dans les airs ou un an, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN;
- B. Subséquemment, à des intervalles qui ne dépassent pas plus de 660 heures de temps dans les airs ou un an, selon la première de ces deux éventualités.

La partie I de la présente CN n'est pas tenue d'être appliquée si la trappe de train d'atterrissage principale a été enlevée. Cet allègement vise seulement la trappe de train d'atterrissage principale qui a été enlevée. L'inspection récurrente conformément à la partie I de la présente CN reprend lorsque la trappe de train d'atterrissage principale est réinstallée.

Si la période de conformité de la partie II de la présente CN est arrivée à échéance au moment où la trappe du train d'atterrissage principale est réinstallée, veuillez exécuter la partie II de la présente CN.

Partie II – Mesure finale

Dans les 6600 heures dans les airs ou 3 ans, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, veuillez remplacer la trappe de train d'atterrissage principale intérieure conformément aux consignes d'exécution de la révision A du BS 670BA-32-043 de Bombardier, en date du 13 novembre 2014, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

Si la trappe de train d'atterrissage principale intérieure a été enlevée lorsque la période de conformité de la partie II de la présente CN est arrivée à échéance, l'incorporation du remplacement susmentionné peut être retardée jusqu'à ce que la trappe de train d'atterrissage principale soit réinstallée. Cet allègement vise seulement la trappe de train d'atterrissage principale qui a été enlevée.

La partie II de la présente CN constitue la mesure corrective finale de la présente CN. L'application de la partie I de la présente CN n'est plus requise après que la partie II de la présente CN a été exécutée.

Remarque : l'incorporation du BS 670BA-32-040 de Bombardier est toujours requise pour satisfaire aux exigences de la partie IV de la CN CF-2010-36R1.

Partie III – Autres moyens de conformité

Voici des options acceptables qui satisfont aux exigences de la partie II de la présente CN :

- A. l'incorporation de la version originale du BS 670BA-32-043 de Bombardier, en date du 2 juillet 2014, conjointement avec ModSum IS670528200033;
- B. l'installation d'une trappe de train d'atterrissage principale intérieure dont les numéros de pièces sont énumérés dans la colonne « numéro de pièce postérieure au BS » de la section M, du tableau des relations de la version originale du BS 670BA-32-043 de Bombardier, en date du 2 juillet 2014;
- C. l'incorporation de la partie C et de la partie D des consignes d'exécution de la révision E du BS 670BA-32-040 de Bombardier, en date du 13 novembre 2014, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada;
- D. l'incorporation de la partie C et de la partie D des consignes d'exécution de la révision D du BS 670BA-32-040 de Bombardier, en date du 2 juillet 2014, conjointement avec ModSum IS670528200033.

Partie IV – Pièces de rechange

Après l'exécution de la partie II ou la partie III de la présente CN, il est interdit à quiconque d'installer une trappe de train d'atterrissage principale intérieure dont les numéros de pièces sont énumérés dans la colonne « numéro de pièce antérieure au BS » de la section M du tableau des relations de la version originale du BS 670BA-32-043 de Bombardier, en date du 2 juillet 2014.

Autorisation : Pour le ministre des Transports,

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 AD-CN@tc.gc.ca ou tout Centre de Transports Canada.