



CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

La présente Consigne de navigabilité (CN) est publiée en vertu du Règlement de l'aviation canadien (RAC) 521.427. Il est interdit à toute personne d'effectuer ou de permettre le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité sauf si les exigences du RAC 605.84 se rapportant aux CN sont satisfaites. L'annexe H de la norme 625 – Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs, contient des informations concernant d'autres moyens de conformité à la CN.

Numéro :

CF-2015-30

Date d'entrée en vigueur :

13 janvier 2016

ATA :

32

Certificat de type :

A-131

Sujet :

Train d'atterrissage – Interférence du joint du carénage et de la porte du train d'atterrissage principal

Applicabilité :

Les aéronefs de Bombardier Inc. modèle CL-600-2E25 portant les numéros de série 19002 à 19041.

Conformité :

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

Contexte :

Deux cas ont été signalés où le train principal n'est pas entièrement sorti sur des aéronefs de modèle CL-600-2C10/-2D15/-2D24. Une enquête a permis de déterminer qu'une interférence entre la porte et le joint du carénage de train principal empêchait l'ouverture de la porte du train principal.

Bien que les aéronefs de modèle CL-600-2E25 comprennent une nouvelle conception de porte de train principal, un contact semblable entre la porte et le joint de carénage de train principal pourrait exister sur les aéronefs indiqués dans la section Applicabilité de la présente consigne de navigabilité (CN). Un train principal qui ne sort pas peut entraîner une configuration d'atterrissage asymétrique non sécuritaire.

La présente CN rend obligatoire l'inspection périodique et la correction, s'il y a lieu, du joint du carénage de train principal, de la porte de train principal et des structures adjacentes, jusqu'à ce que la mesure finale obligatoire soit effectuée.

Mesures correctives :

Partie I – Inspections périodiques

- A. Effectuer l'inspection requise par le paragraphe B de la partie I de la présente CN conformément au calendrier suivant :
1. initialement, dans les 660 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN;
 2. par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 660 heures de temps dans les airs.
- B. Effectuer une inspection détaillée du carénage de train principal, du joint de carénage du train principal, de la porte de train principal et des structures adjacentes conformément à la partie A des consignes d'exécution du bulletin de service (BS) 670BA-32-041 de Bombardier, en date du 28 mars 2013, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.
1. Si aucun dommage n'est constaté, continuer à la rubrique A.2 de la partie I de la présente CN.
 2. Si des dommages au joint du carénage de train principal sont constatés, exécuter les parties B ou C des consignes d'exécution du BS susmentionné.

3. Si des dommages à la porte de train principal sont constatés, effectuer une réparation à l'aide des procédures existantes approuvées, mettre en œuvre la partie C des consignes d'exécution du BS susmentionné, ou communiquer avec le Centre de réponse aux clients de la division Aéronefs régionaux de Bombardier pour obtenir une réparation approuvée avant le prochain vol. Cette réparation approuvée doit spécifiquement renvoyer à la présente CN.
4. Pour tout autre dommage ou pièces manquantes/fixations constatés, effectuer une réparation à l'aide des procédures existantes approuvées, ou communiquer avec le Centre de réponse aux clients de la division Aéronefs régionaux de Bombardier pour obtenir une réparation approuvée avant le prochain vol. Cette réparation approuvée doit spécifiquement renvoyer à la présente CN.
5. Si la porte du train principal n'a pas été démontée suite à toute correction requise pour corriger les dommages décelés, continuer à la rubrique A.2 de la partie I de la présente CN.
6. Si la porte de train principal a été démontée, la partie D des consignes d'exécution du BS susmentionné doit être effectuée si la porte de train principal doit être reposée.

La partie I de la présente CN n'est pas obligatoire si la porte de train principal a été démontée. Cette concession est applicable seulement pour la porte de train principal démontée. L'inspection périodique conformément à la partie I de la présente CN continue lorsque la porte de train principal est reposée.

Si le délai de conformité de la partie II de la présente CN est atteint au moment de la repose de la trappe de train principal, mettre en œuvre la partie II de la présente CN.

Partie II – Mesure finale

Dans les 6600 heures de temps dans les airs ou 36 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, incorporer le Modification Summary BA698T040563 (pose d'un guide de sécurité sur le carénage de train principal et augmentation du jeu entre la porte de train principal et le carénage de ce dernier). Les consignes d'exécution du BS 670BA-32-049 de Bombardier, en date du 26 mai 2015, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada fournissent des instructions pour l'incorporation de la modification susmentionnée.

Si la porte du train principal a été démontée à la fin de la période de conformité de la partie II de la présente CN, l'incorporation de la modification susmentionnée peut être retardée jusqu'à la repose de la trappe du train principal. Cette concession est applicable seulement à une trappe de train principal démontée.

La partie I de la présente CN n'est plus requise après la mise en œuvre de la partie II de la présente CN.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Rémy Knoerr
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne
Émis le 30 décembre 2015

Contact :

Helen Tsai, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique CN-AD@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.