



EASA Safety Information Notice

No.: 2007-15 Revision 1

Issued: 05 October 2007

Subject: Thrust Reverser Access Cowls Separation on Bombardier CL-600-2B19
“Regional Jet” aircraft

Ref. Publication: Transport Canada Civil Aviation (TCCA) Service Difficulty Alert N° AL-2007-02 dated 18 September 2007. This document refers to Bombardier Service Letter RJ-SL-71-006 dated September 7, 2005 and Bombardier Service Bulletins 601R-71-030 and CF34-NAC-71-036 and ISAR Item No. 2004-07-7110.

Introduction: This Safety Information Notice (SIN) refers to TCCA Service Difficulty Alert N° AL-2007-02 (attached to this document as pages 2 and 3).

SIN 2007-15 has been revised to make reference to the TCCA document, as TCCA is the recognised ‘State of Design’ authority for the affected type design.

Applicability: Bombardier CL-600-2B19 “Regional Jet” aircraft.

Recommendation: This Safety Information Notice is for information only.

Contact: For further information contact the Airworthiness Directives, Safety and Research Section, Certification Directorate, EASA.
E-mail: ADs@easa.europa.eu .



No. N°	AL-2007-02	1/2
Date	19 September 2007	19 septembre 2007

SERVICE DIFFICULTY ALERT

This Service Difficulty Alert brings to your attention a potential hazard identified by the Service Difficulty Reporting Program. It is a non-mandatory notification and does not preclude issuance of an airworthiness directive.

CL600 2B19 (RJ100/200)

ENGINE COWL SECURITY

Transport Canada Civil Aviation (TCCA) wish to alert owners, operators and maintenance facilities to the hazardous consequences of defective and/or improper engagement of the Camloc assembly that retain the upper and lower nacelle cowlings to the engine nacelle.

There have been incidents whereby both the upper and lower engine access cowls separated from aircraft during flight. In early 2007, a foreign operator reported a departed upper cowl during flight, which caused impact damage to the LH horizontal stabilizer and the vertical fin fairing. Immediately prior to this event, the cowls had been removed for maintenance accessibility.

A recent SDR from Canadian operator reported a cowl separation (during descent) on the 3rd flight leg following maintenance. The lower cowl ripped free, however, the majority of Camloc fasteners that hold the cowl were still installed in the cowl retainers.

Most of these in-flight cowl departure events occurred following removal and installation of the cowls. Subsequently, a review of cowl attachment design and installation procedure is underway to help alleviate any inherent susceptibility of existing cowl installation to maintenance errors. Additionally, in-flight buffeting may be a factor causing release of the Camloc fasteners from its retaining mechanism.

TCCA also recommend that extra attention be taken to closely examine the studs and grommets for wear and damage and to verify that the Camloc fasteners assemblies are flush with the cowl skin and positively engaged.

ALERTE AUX DIFFICULTÉS EN SERVICE

Cette alerte aux difficultés en service a pour but d'attirer votre attention sur une condition possiblement hasardeuse qui a été révélée par le Programme de rapports de difficultés en service. Elle est une notification facultative et n'exclut pas nécessairement la publication d'une consigne de navigabilité.

CL600 2B19 (RJ100/200)

FIXATION DES CAPOTS MOTEUR

Transports Canada, Aviation civile (TCAC) désire aviser les propriétaires, les exploitants et les installations de maintenance des conséquences dangereuses que peut avoir un enclenchement défectueux et/ou inadéquat de l'ensemble Camloc maintenant les capots supérieur et inférieur au fuseau moteur.

Des incidents au cours desquels les capots moteur supérieur et inférieur se sont tous deux détachés d'un aéronef en vol sont survenus. Au début de 2007, un exploitant étranger a signalé le détachement en vol d'un capot supérieur, lequel détachement a causé des dommages d'impact au stabilisateur gauche ainsi qu'au carénage de la dérive. Juste avant cet incident, on avait déposé les capots pour permettre l'accès à des fins de maintenance.

Un RDS récent provenant d'un exploitant canadien signalait la perte d'un capot (pendant la descente) au cours du 3^e segment de vol suivant des travaux de maintenance. Le capot inférieur s'est déchiré, mais la majorité des attaches Camloc qui maintenaient ce capot en place sont demeurées fixées à l'intérieur des pièces de retenue de ce dernier.

La plupart de ces incidents de perte en vol de capots sont survenus à la suite d'une dépose et d'une pose de ces capots. Par conséquent, une étude portant sur la conception, ainsi que sur la procédure d'installation des attaches des capots, et visant à favoriser l'élimination de toute susceptibilité intrinsèque aux erreurs de maintenance relatives à l'installation des capots, est actuellement en cours. De plus, le tremblement en vol peut constituer un facteur provoquant le desserrement des attaches Camloc de leur mécanisme de retenue.

TCAC recommande également que l'on redouble de vigilance en examinant soigneusement les goujons et les viroles pour vérifier s'ils comportent des marques d'usure ou des dommages, ainsi que pour vérifier si les attaches Camloc sont de niveau avec le revêtement des capots et si elles sont bien enclenchées.

In the interim, TCCA recommend compliance with the following manufacturers (Bombardier) recommendations:

Bombardier (BA) Service Bulletins (SB) 601R-71-030, CF34-NAC-71-036

In-Service Activities Report (ISAR) Item No. 2004-07-7110, and

BA Service Letter (SL) RJ-SL-71-006 dated September 7, 2005.

TCCA are currently working with the Type Certificate Holder to develop appropriate corrective action to address the aforementioned safety issues.

Malfunctions, defects or failures occurring on aeronautical products should be reported to Transport Canada, Continuing Airworthiness via the Service Difficulty Reporting Program.

For further information, please contact a Transport Canada Centre, or contact Mr. Barry Caldwell at (613) 952-4358, facsimile (613) 996-9178 or e-mail caldweb@tc.gc.ca.

For Director, Aircraft Certification

En attendant, TCAC recommande de se conformer aux recommandations suivantes du constructeur (Bombardier) :

Bulletins de service (BS) 601R-71-030 et CF34-NAC-71-036 de Bombardier (BA);

Rapport d'activité en service (ISAR), Article n° 2004-07-7110; et

Lettre de service (LS) RJ-SL-71-006 en date du 7 septembre 2005 de BA.

TCAC travaille actuellement avec le titulaire du certificat de type, afin d'élaborer des mesures correctives appropriées pour régler les problèmes de sécurité mentionnés ci-dessus.

Les défauts, les défauts et les défaillances affligeant des produits aéronautiques doivent être signalés au Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada au moyen du programme de Rapports de difficultés en service.

Pour plus de renseignements, communiquer avec un Centre de Transports Canada ou avec M. Barry Caldwell, téléphone 613-952-4358, télécopieur 613-996-9178, ou courriel caldweb@tc.gc.ca.

Pour le Directeur, Certification des aéronefs

B. Goyaniuk
Chief, Continuing Airworthiness
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

Note: For the electronic version of this document, please consult the following Web address:

Nota : La version électronique de ce document se trouve à l'adresse Web suivante :

www.tc.gc.ca/CivilAviation/certification/menu.htm