



CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

La présente Consigne de navigabilité (CN) est publiée en vertu de l'article 521.427 du Règlement de l'aviation canadien (RAC). 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 de l'article 605.84 du RAC 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 aux CN.

Numéro :

CF-2016-32R2

Date d'entrée en vigueur :

6 décembre 2018

ATA :

28

Certificat de type :

A-131

Sujet :

Carburant- Fuite de carburant provenant du boîtier de la cartouche de la pompe à carburant électrique du groupe auxiliaire de puissance et du moteur

Révision :

Remplace la CN CF-2016-32R1, émise le 12 octobre 2016.

Applicabilité :

Les avions de Bombardier Inc. modèle CL-600-2B16 portant les numéros de série 5301 à 5665, 5701 à 5990 et 6050 à 6999.

Conformité :

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

Contexte :

Des fuites de carburant ont été signalées provenant des connecteurs électriques et des conduits du moteur et du boîtier de la cartouche de la pompe à carburant électrique du groupe auxiliaire de puissance (GAP). La CN urgente CF-2014-17 a été émise afin de réviser le manuel de vol de l'aéronef qui limite l'utilisation des phares d'atterrissage au sol afin d'éviter tout risque d'incendie que pourrait causer une fuite de carburant provenant de la pompe à carburant de la GAP alimentée par une conduite électrique située dans le logement du phare d'atterrissage qui est chaud.

Bombardier Inc. a, à titre de mesure d'atténuation provisoire, émis les bulletins de service (BS) 604-28-022 et 605-28-010 exigeant des inspections périodiques et, s'il y a lieu, une correction de la fuite de carburant sur les avions visés. La CN CF-2016-32 a été émise, le 29 septembre 2016, puis sa révision le 12 octobre 2016, afin de rendre obligatoire le respect des exigences énoncées dans les BS de Bombardier Inc., selon le cas, et pour les avions visés.

Se basant sur les résultats de la conformité à la CN CF-2016-32R1 et une expérience supplémentaire en service, Bombardier Inc. a révisé les consignes d'exécution énoncées dans le BS 604-28-022 et l'applicabilité du BS 605-28-010 et a émis un nouveau BS 650-28-001 imposant l'inspection d'autres avions visés par ce problème.

La révision 2 de la présente CN rend obligatoire les exigences énoncées dans les BS 604-28-022R3, 605-28-010R3 et 650-28-001R2 de Bombardier Inc. pour les avions visés.

Mesures correctives :

- A. Dans le cas des avions de modèle CL-600-2B16 portant les numéros de série 5301 à 5665;
1. Dans les 600 heures de temps dans les airs ou dans les 12 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir du 13 octobre 2016, date d'entrée en vigueur de la CN CF-2014-32R1; il faut procéder à l'inspection et à la correction de toute fuite de carburant provenant de la sortie du conduit du câblage électrique de la pompe à carburant électrique dans la zone du carénage inférieur, pour les pompes à carburant des réacteurs, et du logement du phare d'atterrissage droit pour la pompe à carburant électrique du GAP, conformément au BS 604-28-022R3 de Bombardier Inc., en date du 31 août 2018, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

La conformité au BS 604-28-022R1 ou BS 604-28-022R2 avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait également aux exigences de la présente CN.
 2. Dans le cas des avions qui ont été inspectés avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, conformément à la version initiale du BS 604-28-022 seulement, dans les 4 mois ou dans les 150 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ou dans un an à partir de la dernière inspection selon la première de ces trois éventualités, incorporer les exigences du BS 604-28-022R3.
 3. Répéter l'étape susmentionnée au paragraphe A.1. Inspection/corrections à des intervalles ne dépassant pas 600 heures de temps dans les airs ou 12 mois, selon la première de ces deux éventualités.
- B. Dans le cas des avions de modèle CL-600-2B16 portant les numéros de série 5701 à 5990;
1. Dans les 600 heures de temps dans les airs ou dans les 12 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir du 13 octobre, date d'entrée en vigueur de la CN CF-2014-32R1; procéder à l'inspection et à la correction de toute fuite de carburant provenant de la sortie du conduit du câblage électrique de la pompe électrique à carburant dans la zone du carénage inférieur, pour les pompes à carburant des réacteurs, et du logement du phare d'atterrissage droit pour la pompe à carburant électrique du GAP, conformément au BS 605-28-010R3 de Bombardier Inc., en date du 31 août 2018, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

La conformité au BS 605-28-010R1 ou BS 605-28-010R2 avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait également aux exigences de la présente CN.
 2. Dans le cas des avions qui ont été inspectés avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, conformément à la version initiale du BS 604-28-010 seulement, dans les 4 mois ou dans les 150 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ou dans un an à partir de la dernière inspection, selon la première de ces trois éventualités, incorporer les exigences du BS 605-28-010R3.
 3. Répéter l'étape susmentionnée au paragraphe B.1. Inspection/corrections à des intervalles ne dépassant pas 600 heures de temps dans les airs ou 12 mois, selon la première de ces deux éventualités.
- C. Dans le cas des avions de modèle CL-600-2B16 portant les numéros de série 6050 à 6999;
1. Dans les 600 heures de temps dans les airs ou dans les 12 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN procéder à l'inspection et à la correction de toute fuite de carburant provenant de la sortie du conduit du câblage électrique de la pompe électrique à carburant dans la zone du carénage inférieur, pour les pompes à carburant des réacteurs, et du logement du phare d'atterrissage droit pour la pompe à carburant électrique du GAP, conformément au BS 605-28-001R2 de Bombardier Inc., en date du 31 août 2018, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.
 2. Dans le cas des avions qui ont été inspectés conformément à la version initiale ou à la version R1 du BS 650-28-001 avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, incorporer les exigences du BS 650-28-001R2 dans un an à partir de la dernière inspection.
 3. Répéter l'étape susmentionnée au paragraphe C.1. Inspection/corrections à des intervalles ne dépassant pas 600 heures de temps dans les airs ou 12 mois, selon la première de ces deux éventualités.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Rémy Knoerr

Émise le 22 novembre 2018

Contact :

A.K. Durrani, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique AD-CN@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.