



# 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-2018-29

**Date d'entrée en vigueur :**

16 novembre 2018

**ATA :**

27

**Certificat de type :**

A-131

**Sujet :**

Commandes de vol – Chape de tige des servocommandes de gouvernes de direction et de profondeur

**Applicabilité :**

Les avions de Bombardier Inc.

Modèle CL-600-2B19 portant les numéros de série 7003 et suivants,  
Modèle CL-600-2C10, portant les numéros de série 10002 à 10999,  
Modèles CL-600-2D15 et CL-600-2D24 portant les numéros de série 15001 à 15990,  
Modèle CL-600-2E25 portant les numéros de série 19001 à 19990.

**Conformité :**

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

**Contexte :**

Plusieurs rapports en service ont fait état de fissurations de la chape de tige de servocommande attribuables à une corrosion par piqûre. L'enquête a révélé que le palier de la chape de tige de servocommande pourrait se gripper et ainsi imposer un moment de flexion à la tige de sortie. À la longue, ce moment de flexion provoquera une rupture de la chape de tige. Il a également été remarqué qu'un tel mode de défaillance survient généralement durant les 6000 premières heures d'exploitation de l'avion.

S'il n'est pas réglé, cet état pourrait causer une séparation de la servocommande et de la gouverne, un mauvais fonctionnement de cette dernière ou une suppression inadéquate de battement aéroélastique.

La présente CN rend obligatoire l'ajout de tâches révisées aux manuels d'entretien, en ce qui concerne les inspections détaillées des chapes de tiges de servocommande, afin d'assurer une détection en temps opportun de toute corrosion par piqûre.

**Mesures correctives :**

**Partie I – Modification du calendrier d'entretien**

A. Applicable aux CL-600-2B19 - Tous les aéronefs

1. Après 30 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit d'utiliser la révision 55 de la tâche 10-12-00-550-804 du manuel d'entretien de l'aéronef, en date du 10 avril 2017, ou toute révision antérieure de celle-ci.
2. Après 30 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit d'utiliser la révision 54 de la tâche 27-33-01-220-801 du manuel d'entretien de l'aéronef, en date du 10 octobre 2016, ou toute révision antérieure de celle-ci.
3. Après 30 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit d'utiliser la révision 54 de la tâche 27-23-01-220-801 du manuel d'entretien de l'aéronef, en date du 10 octobre 2016, ou toute révision antérieure de celle-ci.

- B. Applicable aux CL-600-2B19 – Aéronefs qui incorporent le programme d’entretien en cas de faible utilisation.

Dans les 90 jours à partir de la date d’entrée en vigueur de la présente CN, modifier le manuel de planification de l’entretien en y ajoutant les numéros de tâche 27-31-00-05, 27-20-00-13 et 27-23-01-01 du manuel de planification de l’entretien – Programme d’entretien en cas de faible utilisation – LUMP (MRLUMP-001 CSP A-054-009 et MRLUMP-002 CSP A-054-060), section 3, révision 37, en date du 10 juillet 2018.

- C. Applicable seulement aux CL-600-2C10, portant les numéros de série 10004, 10040, 10043, 10052, 10100, 10164, 10183, 10187, 10204, 10206, 10217, 10247, 10289, 10332 et 10343, et aux CL-600-2D15 et CL-600-2D24 portant les numéros de série 15158, 15278 and 15370, qui incorporent le programme d’entretien en cas de faible utilisation

Dans les 30 jours à partir de la date d’entrée en vigueur de la présente CN, modifier le manuel de planification de l’entretien en y ajoutant les numéros de tâches 27-20-00-106, 273000-207 et 273000-215 CSP BC-116 du manuel de planification de l’entretien – Programme de maintenance en cas de faible utilisation, révision 15, en date du 25 mai 2017.

- D. Applicable aux CL-600-2C10, CL-600-2D15, CL-600-2D24 et CL-600-2E25, non visés par le programme d’entretien en cas de faible utilisation

Dans les 30 jours à partir de la date d’entrée en vigueur de la présente CN, modifier le calendrier d’entretien approuvé par Transports Canada en y ajoutant la tâche 273000-207 – Vérification du fonctionnement de chaque servocommande de gouverne de profondeur, comme indiqué dans le manuel des exigences de maintenance (MEM), partie 1, révision 18, en date du 25 juillet 2018. Les révisions ultérieures de ce document qui ont été approuvées par Transports Canada sont aussi conformes aux exigences de la partie I D. de la présente CN.

**Partie II – Inspection de la chape de tige de servocommande de gouverne de profondeur, applicable aux CL-600-2C10, CL-600-2D15, CL-600-2D24 et CL-600-2E25, non visés par le programme d’entretien en cas de faible utilisation**

- A. Première inspection

Dans le cas d’avions ayant accumulé 6000 heures de temps dans les airs ou moins, à partir de la date d’entrée en vigueur de la présente CN et selon le temps indiqué dans le tableau ci-après, inspecter l’interface entre le chemin de roulement interne et la sphère de la chape de tige de servocommande de gouverne de profondeur, conformément aux consignes d’exécution du bulletin de service (BS) 670BA-27-074, version originale, en date du 22 juin 2017, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

Heures de temps dans les airs à partir de la date d’entrée en vigueur de la présente CN	Conformité
Moins de 800	Après 1000 heures de temps dans les airs, mais sans dépasser 1400 heures de temps dans les airs.
Entre 800 et 6000	Dans les 880 heures de temps dans les airs, à partir de la date d’entrée en vigueur de la présente CN.

- B. Deuxième inspection

1. Dans le cas d’avions ayant accumulé 2600 heures de temps dans les airs ou moins, à la date de la première inspection, selon à la partie II A. de la présente CN et avant 3400 heures de temps dans les airs, inspecter l’interface entre le chemin interne et la sphère de la chape de tiges de servocommande de gouverne de profondeur, conformément aux consignes d’exécution du BS 670BA-27-074, version originale, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.
2. Dans le cas d’avions ayant accumulé plus de 2600 heures de temps dans les airs, à la date de la première inspection, selon la partie II A. de la présente CN, la deuxième inspection n’est pas applicable.

C. Avions ne nécessitant aucune inspection

À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, la partie II de la présente CN ne s'applique pas aux avions ayant accumulé 6000 heures de temps dans les airs ou plus.

**Autorisation :**

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Rémy Knoerr

Émise le 2 novembre 2018

**Contact :**

Gordanko Jeremic, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique [AD-CN@tc.gc.ca](mailto:AD-CN@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.