



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-2022-13R1

Date d'entrée en vigueur :

2 mai 2023

ATA :

36

Certificat de type :

A-236

Sujet :

Pneumatique – Éléments sensibles non conformes du circuit de détection de fuite d'air de prélèvement

Révision :

Remplace la CN CF-2022-13, émise le 28 mars 2022.

Applicabilité :

Les avions d'Airbus Canada Limited Partnership (anciennement C Series Aircraft Limited Partnership, Bombardier Inc.) :

Modèle BD-500-1A10 portant les numéros de série 50001 et suivants,

Modèle BD-500-1A11 portant les numéros de série 55001 et suivants.

Conformité :

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

Contexte :

Airbus Canada Limited Partnership (ACLP) a reçu des lettres de divulgation de la part du fournisseur d'éléments sensibles de détection de surchauffe qui faisaient état d'un problème de qualité selon lequel le remplissage de sel en usine de certains éléments sensibles était insuffisant. Étant donné que ces éléments sensibles sont utilisés par le circuit de détection de fuite d'air de prélèvement pour la détection de la température en cas de fuite d'air de prélèvement chaud, ce remplissage de sel insuffisant peut empêcher la détection des fuites d'air de prélèvement chaud, lesquelles pourraient endommager les structures et les systèmes environnants de manière à empêcher la poursuite du vol et un atterrissage en toute sécurité.

Afin de répondre à ce risque, ACLP a émis deux bulletins de service (SB) pour la mise à l'essai de tous les éléments sensibles du circuit de détection de fuite d'air de prélèvement visés, et pour le remplacement de tout élément sensible dont le remplissage de sel peut être insuffisant. Afin de remédier à cette situation dangereuse, la CN CF-2022-13 exigeait la prise des mesures précisées dans les SB et comprenait des exigences visant à interdire la pose de tout élément sensible dont le remplissage de sel pourrait être insuffisant. La liste principale d'équipement minimal (MMEL) de Transports Canada (TC) pour les avions BD-500-1A10/-1A11 a été modifiée à l'édition numéro 014 de manière à atténuer cette situation dangereuse.

Après l'émission de la CN CF-2022-13, il a été déterminé que la définition de la pièce visée comportait une erreur quant à l'identification des pièces jugées en bon état de service, conformément au SB de Kidde. La présente révision de la CN corrige l'erreur en uniformisant la définition de la pièce visée dans la présente CN avec la section 3.C. du SB de Kidde.

Mesures correctives :

Aux fins de la présente CN, les définitions suivantes s'appliquent :

Premier SB : L'édition 001 du SB BD500-362002 d'ACLPL, en date du 18 février 2022, ou toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de TC.

Deuxième SB : L'édition 001 du SB BD500-362003 d'ACLPL, en date du 18 février 2022, ou toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de TC.

SB de Kidde : La révision 6 du SB CFD-26-1 de Kidde Aerospace and Defense, en date du 28 février 2022, ou les révisions antérieures de ce SB.

Pièce visée : Un élément sensible dont le code de date est antérieur à A2105 et dont la référence est définie dans la révision 6 du SB CFD-26-1 de Kidde Aerospace and Defense, en date du 28 février 2022, à moins que l'élément sensible :

- a. ait été mis à l'essai conformément aux consignes d'exécution (section 3) du SB de Kidde et jugé en état de service, et
- b. ait été marqué sur une face de son écrou hexagonal de connecteur conformément à la section 3.C. des consignes d'exécution – Procédure d'identification du SB de Kidde;

OU

- c. ait été mis à l'essai et jugé en état de service conformément à la partie III de la présente CN, et
- d. ait été marqué par deux marques témoins vertes ou deux noires sur une face des écrous hexagonaux de connecteur de type mâle et de connecteur de type femelle, comme illustré à la figure 5 de l'annexe A du premier SB (la figure représente tous les éléments sensibles).

Pièce en bon état de service : Un élément sensible qui n'est pas une pièce visée.

Avions du groupe A : Les avions de modèle BD-500-1A10 portant les numéros de série 50001 à 50018, 50020 à 50059, et 50061, et les avions de modèle BD-500-1A11 portant les numéros de série 55001 à 55016, 55018 à 55088, 55090 à 55100, 55102, 55103, 55105 et 55109.

Avions du groupe B : Les avions de modèle BD-500-1A10 portant les numéros de série 50019, 50060 et 50062 et suivants, et les avions de modèle BD-500-1A11 portant les numéros de série 55017, 55089, 55101, 55104, 55106 à 55108, et 55110 et suivants.

Partie I – Interdiction d'installation de pièces – Applicable aux avions du groupe B

À partir du 11 avril 2022, la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-13, il est interdit de poser des éléments sensibles associés aux parties A à J du premier SB, ou aux parties A à C du deuxième SB, sauf s'il s'agit d'une pièce en état de service.

Partie II – Vérification du programme d'entretien et révision – Applicable aux avions du groupe B dont la date de fabrication indiquée sur leur plaque d'identification est identique ou antérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente CN

- a. Dans les 30 jours à partir du 11 avril 2022, la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-13, vérifier les dossiers d'entretien de l'avion afin de vérifier si des pièces visées ont été posées depuis la date de fabrication de l'avion, qui est indiquée sur sa plaque d'identification.
- b. Si la vérification des dossiers d'entretien permet de confirmer qu'une pièce visée a été posée, ou s'il ne peut être confirmé qu'une pièce visée n'a pas été posée, la partie III de la présente CN doit être respectée dans le délai de mise en conformité précisé dans la partie III de la présente CN, pour les parties du premier SB et du deuxième SB qui sont applicables à l'emplacement de l'élément sensible remplacé. Sinon, la partie III de la présente CN n'est pas applicable.

Partie III – Mise à l'essai, remplacement et interdiction de pose de l'élément sensible – Applicable à tous les avions du groupe A et à certains avions du groupe B, selon les exigences de la partie II de la présente CN

- a. Dans les 2450 heures de temps dans les airs ou 18 mois à partir du 11 avril 2022, la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-13, selon la dernière de ces deux éventualités, mettre à l'essai les pièces visées (éléments sensibles), remplacer les éléments sensibles qui ne réussissent pas l'essai et marquer ceux qui réussissent l'essai par des marques témoin avant le prochain vol, conformément aux parties A à J du premier SB.
- b. Dans les 9350 heures de temps dans les airs à partir du 11 avril 2022, la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-13, mettre à l'essai les pièces visées (éléments sensibles), remplacer les éléments sensibles qui ne réussissent pas l'essai et marquer ceux qui réussissent l'essai par des marques témoin avant le prochain vol, conformément aux parties A à C du deuxième SB.

- c. Une fois qu'une partie de SB (parties A à J du premier SB ou parties A à C du deuxième SB) est réalisée, il est interdit de poser tout élément sensible associé à cette partie de SB à moins qu'il ne s'agisse d'une pièce en état de service.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jenny Young

Émise le 18 avril 2023

Contact :

Barry Devereux, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.