



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-2023-37R1

Date d'entrée en vigueur :

5 juin 2024

ATA :

51

Certificat de type :

A-236

Sujet :

Pratiques/structures générales – Vérification des réparations d'aéronef et des évaluations de dommage

Révision :

Remplace la CN CF-2023-37 émise le 30 mai 2023.

Applicabilité :

Les avions d'Airbus Canada Limited Partnership (ACLP) (anciennement C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), Bombardier Inc.) modèles BD-500-1A10 et BD-500-1A11 portant tous les numéros de série.

Conformité :

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

Contexte :

Un examen de conception des rapports sur les structures et les contraintes de l'aéronef A220 a entraîné la révision des charges opérationnelles pour certaines phases de vol, affectant certaines sections de l'aéronef. Ces changements ont une incidence sur les rapports de données de base du manuel des réparations structurales (ASRP) de l'aéronef A220. Par conséquent, les réparations et les évaluations des dommages réalisées sur les aéronefs à ce jour peuvent avoir dépassé les marges de sécurité structurales prévues et doivent être examinées afin de s'assurer qu'elles sont conformes aux données de contraintes révisées pour les sections visées.

Conformément à l'ASRP 136.01, en date du 26 août 2022, ACLP a désactivé toutes les limites de dommages autorisés (PDL) et toutes les instructions techniques de réparation génériques (GREO) s'appliquant aux structures visées de l'avion. De plus, ACLP a émis la révision B de la transmission de renseignements à l'exploitant (OIT) A220-OIT-00-00-007, en date du 22 septembre 2022, pour informer de ces activités de désactivation et du plan prévoyant la réactivation progressive des PDL et des GREO visées en tenant compte des charges opérationnelles révisées.

La CN CF-2023-37 rendait obligatoire l'utilisation de l'ASRP 136.01 ou toute version ultérieure approuvée, ou des données de base approuvées par ACLP au moment de la disposition, pour toute nouvelle évaluation, réparation ou disposition concernant les structures de l'ensemble des avions de modèle BD-500-1A10 et BD-500-1A11.

La CN CF-2023-37 rendait également obligatoire l'examen et la disposition concernant l'ensemble des réparations et des évaluations des dommages effectuées sur les structures visées et interdisait l'utilisation de réparations précédemment autorisées comme données de base pour l'exécution de nouvelles réparations sur les structures visées des avions des modèles BD-500-1A10.

La présente révision, CF-2023-37R1, maintient la restriction énoncée à la partie I de la CN CF-2023-37 au sujet des données de base ne devant pas être utilisées en vue d'évaluer de nouveaux dommages ou de nouvelles réparations pour l'ensemble des avions de modèle BD-500-1A10 et BD-500-1A11, mais elle élimine la restriction concernant les données de base devant être utilisées.

De plus, le bulletin de service (SB) BD500-530011 d'ACLP a été modifié pour préciser que les réparations exécutées à l'aide des instructions techniques de réparation (REO) émises après une date particulière ont déjà été validées par ACLP et que, par conséquent, aucune autre disposition approuvée n'est requise. La présente révision, CF-2023-37R1, mentionne le SB mis à jour dans la partie II et incorpore la date de publication acceptable des REO dans la partie III.

La CN CF-2023-37 indiquait qu'un examen des zones visées était en cours pour les avions de modèle BD-500-1A11, ce qui aurait pu entraîner des mesures correctives supplémentaires pour l'évaluation et la disposition concernant les réparations structurales et les évaluations des dommages, tant existantes que nouvelles.

Cet examen est terminé et des mesures correctives visant les avions de modèle BD-500-1A11 sont rendues obligatoire par la CN CF-2023-70.

Mesures correctives :

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

Les avions du groupe A sont les avions de modèle BD-500-1A10 portant les numéros de série 50010 à 50018, 50020 à 50065, et 50067.

La structure visée est la structure de l'aéronef qui exige un examen et une disposition concernant les réparations et l'évaluation des dommages, comme indiqué dans l'édition 003 du bulletin de service (SB) BD500-530011, en date du 3 mai 2024, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

Partie I – Applicable à tous les avions de modèle BD-500-1A10 et BD-500-1A11 – Interdiction de réaliser de nouvelles réparations structurales et de nouvelles évaluations de dommages

À partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2023-37, le 13 juin 2023, il est interdit d'utiliser des versions de l'ASRP antérieures à la version 136.01 pour l'exécution de nouvelles réparations structurales ou de nouvelles évaluations de dommages.

Partie II – Applicable aux avions du groupe A – Évaluation et disposition concernant les réparations structurales et les évaluations de dommages existantes

- A. Dans les 24 mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2023-37, le 13 juin 2023, identifier toutes les réparations et toutes évaluations de dommages existantes qui concernent les structures visées et demander à ACLP une disposition, conformément aux consignes d'exécution de l'édition 003 du SB BD500-530011 d'ACLP, en date du 3 mai 2024, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.
- B. Si la disposition d'ACLP a déterminé qu'une réparation existante qui a été effectuée ne se trouve plus dans les limites de réparation autorisées, ou qu'une évaluation antérieure des dommages qui a été approuvée ne se trouve plus dans les PDL, mettre en œuvre les instructions de disposition d'ACLP dans le délai de mise en conformité spécifié par ces instructions, ou utiliser toute autre méthode approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.
- C. L'incorporation de la version 002 du SB BD500-530011, en date du 6 décembre 2022, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, satisfait également aux exigences des paragraphes A et B de la partie II de la présente CN.

Partie III – Applicable à tous les avions de modèle BD-500-1A10 – Interdiction d'utiliser certaines données de base pour de nouvelles réparations structurales

À partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2023-37, le 13 juin 2023, il est interdit d'utiliser toutes les REO d'ACLP s'appliquant aux structures visées qui ont été émises avant le 1 janvier 2023 comme données de base pour créer une nouvelle disposition de réparation.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,
Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jenny Young

Émise le 22 mai 2024

Contact :

William Humphries, 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.