



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-2025-25

Date d'entrée en vigueur :

13 mai 2025

ATA :

21

Certificat de type :

A-236

Sujet :

Conditionnement d'air – Commande intégrée des circuits d'air (IASC) – Dérive des capteurs de pression cabine

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, tous les numéros de série.

Conformité :

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

Contexte :

Des incidents ont été signalés concernant des dépassements d'altitude cabine au cours des activités d'essai en vol de production et d'acceptation par le client par ACLP. Les enquêtes ont révélé que les capteurs de pression cabine posés dans les IASC de l'avion dépassaient leurs tolérances de spécification. ACLP a identifié onze (11) IASC avec des capteurs de pression cabine non conformes qui sont posés sur des avions en service. Une valeur de pression cabine incorrecte pourrait causer une pression différentielle de cabine élevée non détectée, ce qui peut affecter l'intégrité de la structure de l'avion.

ACLP a publié le bulletin de service (SB) BD500-219004 pour retirer et remplacer les pièces visées. De plus, ACLP a publié le Flight Operation Transmission (FOT) A220-FOT-21-30-001 afin de fournir des instructions d'utilisation supplémentaires conformément aux éléments de la liste d'équipement minimale (MEL) applicable pour atténuer le risque jusqu'à ce que les IASC visées dotées de capteurs de pression cabine non conformes soient remplacées.

Afin de remédier à cette situation dangereuse, la présente CN rend obligatoire le retrait et le remplacement des IASC visées, une procédure opérationnelle d'utilisation supplémentaire en vertu de certains éléments de la MEL applicable, et elle interdit la pose des IASC visées en tant que pièces de rechange, à moins qu'elles n'aient été modifiées et étiquetées conformément au SB 70071-21-02 de Liebherr-Aerospace Toulouse SAS.

Mesures correctives :

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

SB d'ACLP : SB BD500-219004 d'ACLP, édition 001, en date du 27 janvier 2025, ou toute révision ultérieure approuvée par la Cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada (TC).

IASC visée : IASC, référence 70071A010101, 70071A020201, ou 70071A010201 avec numéro de série 70071-01231, 70071-01269, 70071-01271, 70071-01274, 70071-01276, 70071-01278, 70071-01279, 70071-01280, 70071-01283, 70071-01285, ou 70071-01286, à moins que l'IASC n'ait été réparée et étiquetée conformément au SB 70071-21-02 de Liebherr-Aerospace Toulouse SAS, comme indiqué dans la procédure de la section 2 des consignes d'exécution du bulletin de service d'ACLPL.

IASC en bon état de service : IASC qui n'est pas une IASC visée.

Avions du groupe 1 : modèles BD-500-1A10 et BD-500-1A11, portant tous les numéros de série qui sont équipés d'une IASC visée.

Par élément de la MEL applicables, on entend les éléments de la MEL qui correspondent aux éléments de la liste principale d'équipement minimale (MMEL) suivants :

- Section 1 – Chapitre 21 – Conditionnement d'air :
 - o 21-30-04 – Dispositif de limitation de l'altitude cabine : 1) Limiteur d'altitude principale et de secours
 - o 21-31-01 – Commande de pression cabine
- Section 2 – Messages du système d'alerte de l'équipage (CAS) :
 - o 21-00-025-01- AUTO PRESS FAIL (CAUTION)
 - o 21-00-093-01:
 - PRESSURIZATION FAULT (ADVISORY)
 - 21 PRESSURIZATION FAULT - BACKUP ALT LIM INOP
 - o 21-00-097-01:
 - PRESSURIZATION FAULT (ADVISORY)
 - 21 PRESSURIZATION FAULT - CPCS AUTO MODE REDUND LOSS
 - o 21-00-099-01:
 - PRESSURIZATION FAULT (ADVISORY)
 - 21 PRESSURIZATION FAULT - PRIM ALT LIM INOP

Partie I – Remplacement des IASC visées – Applicable aux avions du groupe 1

Dans les 3000 heures de temps dans les airs à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, déposer et remplacer l'IASC visée par une IASC en bon état de service, conformément à la procédure décrite à la section 2 des consignes d'exécution du SB d'ACLPL.

Partie II – Restriction opérationnelle de la MEL – Applicable aux avions du groupe 1

- A. À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit d'utiliser un avion en vertu des éléments de la MEL applicables, à moins que l'avion soit exploité conformément aux instructions d'utilisation supplémentaire suivantes:
- Avant chaque vol, lorsque la porte passagers est ouverte, confirmer que la pression différentielle (ΔP) affichée sur la page du système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage (EICAS) est de $0,0 \pm 0,2$ lb/po².

Remarque : Les instructions existantes de la MMEL (réserves) continuent de s'appliquer.

- B. Le remplacement de l'IASC visée, tel que défini dans la partie I de la présente CN, met fin à la restriction opérationnelle de la MEL rendu obligatoire par le paragraphe A de la partie II de la présente CN.

Partie III – Interdiction d'installation des IASC visées – Applicable à tous les avions

À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit de poser une IASC visée comme pièce de rechange.

Autorisation :

Pour la ministre des Transports,

La cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jenny Young
Émise le 29 avril 2025

Contact :

Alireza Gharagozloo, Continuing Airworthiness, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courriel TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca ou tout Centre de Transports Canada.