



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-2026-27

Date d'entrée en vigueur :

22 juin 2026

ATA :

54

Certificat de type :

A-236

Sujet :

Nacelles/mâts – Ensembles de biellettes de mât supérieurs et latéraux fabriqués de matériaux non corroborés.

Remplacement :

Remplace la CN CF-2026-13 émise le 10 mars 2026.

Applicabilité :

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

Conformité :

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

Contexte :

ACLP a été informée que les ensembles de biellettes supérieurs (R1) et des ensembles de biellettes latéraux (R7/R8) des mâts côté gauche et côté droit pourraient avoir été fabriqués à partir d'un alliage de titane incorrect, car les documents de certification de ce matériau étaient falsifiés.

Si elle n'est pas corrigée, l'utilisation d'un alliage de titane incorrect pourrait avoir une incidence négative sur la résistance résiduelle des composants touchés, ce qui entraînerait des dommages structuraux prématurés ou la défaillance des ensembles de biellettes supérieurs et latéraux des mâts touchés.

Afin de remédier à cette situation dangereuse, la CN CF-2026-13 rendait obligatoire l'identification des ensembles de biellette supérieurs (R1) et des ensembles de biellettes latéraux (R7/R8) et, s'il y a lieu, le remplacement des pièces visées.

Depuis l'émission de la CN CF-2026-13, Transports Canada a pris connaissance d'erreurs typographiques dans les mesures correctives de la CN et l'introduction involontaire d'un délai de mise en conformité de 90 jours pour la vérification d'applicabilité de la partie III de la CN CF-2026-13. La présente CN, CF-2026-27, corrige ces erreurs typographiques, corrige le délai de mise en conformité pour la partie III, précise que les cycles de vol et les heures de temps dans les airs dans le délai de mise en conformité s'appliquent à la pièce, et maintient par ailleurs les exigences de la CN CF-2026-13.

Mesures correctives :

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

Bulletin de service (SB) BD500-545006 d'ACLP : L'édition 001 du SB BD500-545006, en date du 01 octobre 2025, ou toute révision ultérieure approuvée par la cheffe, Maintien de la navigation aérienne de Transports Canada (TC).

SB BD500-545007 d'ACLPL: L'édition 001 du SB BD500-545007, en date du 01 octobre 2025, ou toute révision ultérieure approuvée par la cheffe, Maintien de la navigation aérienne de TC.

Ensemble de biellette supérieure visé : Ensemble de biellette supérieure, référence (réf.) C01700210-005, portant le numéro de série précisé dans la procédure de la Section 3, Paragraphes 3.4 et 3.8 de la Partie A des consignes d'exécution du SB BD500-545006 d'ACLPL, ou ensemble de biellette supérieure dont le numéro de série ne peut être déterminé.

Biellette latérale visée : Biellette latérale, réf. C01700271-001, (réf. détaillé sous l'ensemble de biellette latérale réf. C01700270-003) portant le numéro de série IMP3259, IMP3274 ou IMP3284, ou de biellette latérale dont le numéro de série ne peut pas être déterminé.

Avions du groupe 1 : Modèle BD-500-1A11 portant les numéros de série 55115, 55125 à 55131, 55133, 55143 et 55146.

Avions du groupe 2 : Modèle BD-500-1A10 portant les numéros de série 50069 à 50073, et modèle BD-500-1A11 portant les numéros de série 55225 à 55272.

Partie I – Vérification de l'ensemble de biellette supérieure (R1) – Applicable aux avions du groupe 1.

Dans les 90 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2026-13 (24 mars 2026), effectuer les tâches suivantes, conformément à la procédure de la section 3 de la partie A des consignes d'exécution du SB BD500-545006 d'ACLPL :

- A. Vérifier si un ensemble de biellette supérieure (R1) visé est posé sur les mâts côté gauche et droit.
- B. Si un ensemble de biellette supérieure visé est posé, vérifier les dossiers techniques de l'avion pour déterminer si l'ensemble de biellette supérieure visé a été réparé.
- C. Si l'ensemble de biellette supérieure visé a été réparé et que la réparation se situe en dehors des limites fixées dans le manuel des réparations de structure (ASRP) de l'aéronef A220 et qu'elle n'est pas couverte par une instruction technique de réparation (REO), communiquer avec ACLPL pour obtenir une décision finale approuvée et passer à la partie II du paragraphe A de la présente CN.
- D. Si l'ensemble de biellette supérieure visé n'a pas été réparé ou si l'ensemble de biellette supérieure visé a été réparé et que la réparation se situe dans les limites de l'ASRP de l'aéronef A220, passer à la partie II du paragraphe B de la présente CN.

Partie II – Remplacement de l'ensemble de biellette supérieure visé (R1) – Applicable aux avions du groupe 1

- A. Si l'ensemble de biellette supérieure visé a été réparé et que la réparation se situe en dehors des limites de l'ASRP de l'aéronef A220 et n'est pas couverte par une REO d'ACLPL, effectuer les instructions de dispositions d'ACLPL conformément aux délais de mise en conformité indiqués dans ces instructions, ou par d'autres méthodes approuvées par la cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne de TC. La disposition doit faire référence explicitement à la présente CN.
- B. Si l'ensemble de biellette supérieure visé n'a pas été réparé ou s'il a été réparé et que la réparation est dans des limites de l'ASRP de l'aéronef A220, avant l'accumulation de 8500 cycles de vol au total ou 17 000 heures totales de temps dans les airs sur un ensemble de biellette supérieure visé, selon la première de ces deux éventualités, remplacer l'ensemble de biellette supérieure visé par un nouvel ensemble de biellette supérieure conformément à la procédure à la section 3 de la partie B, des consignes d'exécution du SB BD500-545006 d'ACLPL.

Partie III – Remplacement d'une biellette latérale (R7/R8) visée – Applicable aux avions du groupe 2

Avant l'accumulation de 8500 cycles de vol au total ou 17 000 heures totales de temps dans les airs sur une biellette latérale (R7/R8) visée, selon la première de ces deux éventualités, remplacez la biellette latérale visée par une nouvelle biellette latérale, conformément à la procédure mentionnée à la section 3 des instructions d'accomplissement du SB BD500-545007 d'ACLPL

Partie IV – Interdiction de pose de pièces – Applicable à tous les avions des modèles BD-500-1A11 et BD-500-1A110

À partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2026-13 (24 mars 2026), il est interdit de poser un ensemble de biellette supérieure visé ou un ensemble de biellette latérale visé sur tout avion applicable.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

La cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jenny Young

Émise le 19 juin 2026

Contact :

Hilary Ross, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, courrier électronique TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.