



## CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

## ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

### ATTENTION:

OWNERS, OPERATORS AND MAINTAINERS OF AIRBUS CANADA LIMITED PARTNERSHIP (ACLP) AEROPLANES MODEL BD-500-1A10 AND BD-500-1A11, ALL SERIAL NUMBERS

### À L'ATTENTION DE :

PROPRIÉTAIRES, EXPLOITANTS ET SPÉCIALISTES DE LA MAINTENANCE DES AVIONS DE LA SOCIÉTÉ EN COMMANDITE AIRBUS CANADA (ACLP) MODÈLES BD-500-1A10 ET BD-500-1A11 PORTANT TOUS LES NUMÉROS DE SÉRIE

### LOOSE BOLTS AND MISSING SEALANT AT THE FUEL BOOST PUMP CANISTER TO WING RIB 6 INTERFACE

### BOULONS DESSERRÉS ET ABSENCE DE PRODUIT D'ÉTANCHÉITÉ À L'INTERFACE ENTRE LE BOÎTIER DE LA POMPE DE GAVAGE CARBURANT ET LA NERVURE D'AILE 6

### PURPOSE:

The purpose of this Civil Aviation Safety Alert (CASA) is to raise awareness of possible loose bolts at the Fuel Boost Pump Canister to Rib 6 connection, as well as missing sealant on the same bolts, and to recommend actions to correct these issues.

### OBJET :

La présente Alerte à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC) vise à indiquer la possibilité de boulons desserrés à l'interface entre le boîtier de la pompe de gavage carburant et la nervure 6, ainsi que l'absence de produit d'étanchéité sur ces mêmes boulons, et à recommander des mesures pour régler ces problèmes.

### BACKGROUND:

The Fuel Boost Pump Canister (Part Number (P/N) 9C207-1) is attached to Wing Rib 6 with eleven (11) bolts (P/N NAS6704-2) using a bolted flange connection, as depicted in Figure 1 and Figure 2. The fuel boost pump pressurizes fuel in the supply line between the tank and the engine, delivering fuel from the fuel tank to the engine driven pump. There are two (2) fuel boost pumps per aircraft, one in each wing.

### CONTEXTE :

Le boîtier de la pompe de gavage carburant (référence [réf.] 9C207-1) est fixé à la nervure d'aile 6 par onze (11) boulons (réf. NAS6704-2) à l'aide d'une bride de raccordement boulonnée, comme le montrent les figures 1 et 2. La pompe de gavage carburant met le carburant sous pression dans la conduite d'alimentation entre le réservoir et le moteur afin d'acheminer le carburant du réservoir à la pompe entraînée par moteur. Il y a deux (2) pompes de gavage carburant par aéronef, une dans chaque aile.

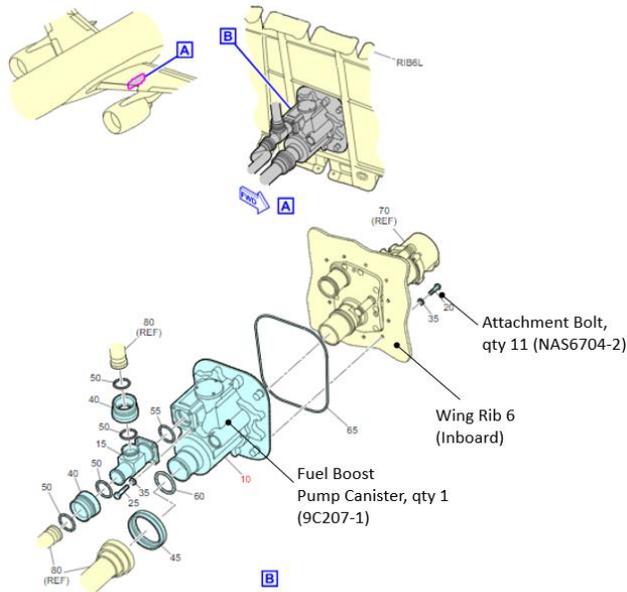


Figure 1 – LHS Fuel Boost Pump Canister to Wing Rib 6 Assembly

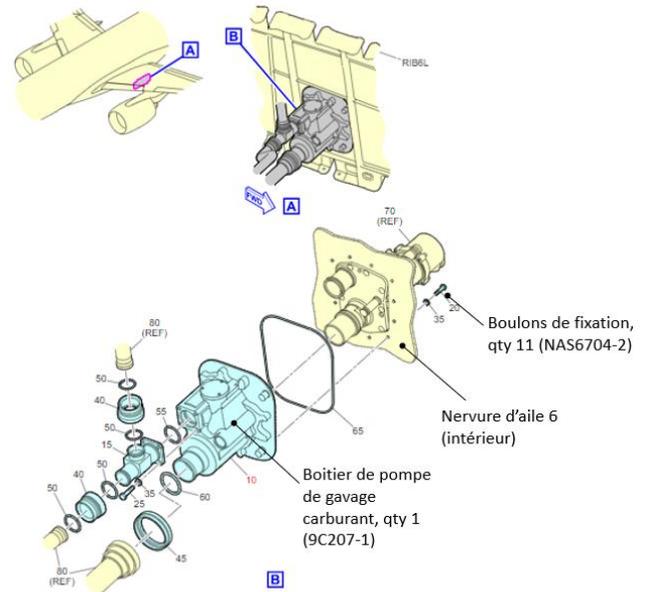


Figure 1 – Ensemble de boîtier de pompe de gavage carburant et de nervure d'aile 6 côté gauche

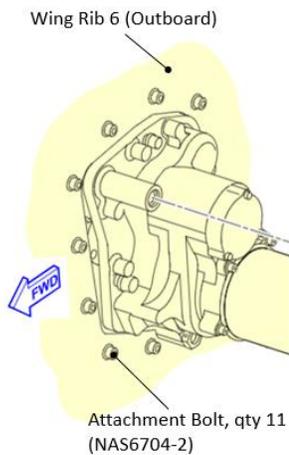


Figure 2 – LHS Fuel Boost Pump Canister to Wing Rib 6 attachment bolts (looking inboard)

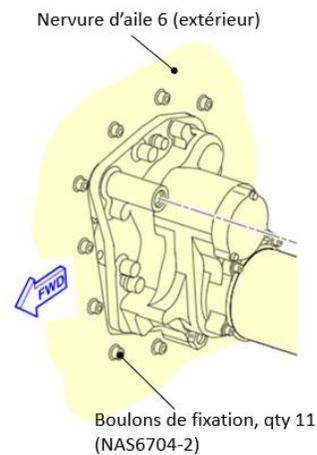


Figure 2 – Boulons de fixation du boîtier de pompe de gavage carburant à la nervure d'aile 6 côté gauche (point de vue vers l'intérieur)

During maintenance checks on in-service aircraft, several loose bolts with broken torque stripes were discovered at the Fuel Boost Pump Canister to Wing Rib 6 interface, as well as missing sealant on the bolt heads.

Loose bolts may result in a fuel leak due to loosening of the fuel boost pump canister. The sealant applied to bolt heads provides environmental protection preventing moisture ingress and subsequent corrosion of the electrical bonding surface provided by Rib 6.

### RECOMMENDED ACTION:

Transport Canada recommends that owners, operators, and maintainers of all BD-500-1A10 and BD-500-1A11 aircraft carry out the inspection and corrective actions, as required, described in ACLP Service Bulletin (SB) BD500-282020 Issue No. 001, dated 2 November 2023, or later revisions.

Within Canada, in accordance with the reporting requirement of Part V, subpart 21 (521) of the Canadian Aviation Regulation (CAR), owners, operators and maintainers should submit a Service Difficulty Report (SDR) to Transport Canada for the discovery of each reportable service difficulty. (Please note that if loose bolts, missing sealant, fuel leaks, or corrosion at the Fuel Boost Pump Canister to Wing Rib 6 interface is found, an SDR should be submitted). Outside Canada, report any such occurrence in accordance with local reporting requirements.

### CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, contact a **Transport Canada Centre**; or contact William Humphries, Continuing Airworthiness in Ottawa, by telephone at 1-888-663-3639, facsimile 613-996-9178 or by e-mail at [TC.CAWWEBFEEDBACK-retroactionWebMDLN.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.CAWWEBFEEDBACK-retroactionWebMDLN.TC@tc.gc.ca)

Pendant les vérifications de maintenance des aéronefs en service, plusieurs boulons desserrés avec des bandes de serrage cassées ont été découverts au niveau de l'interface entre le boîtier de la pompe de gavage carburant et la nervure d'aile 6, ainsi qu'une absence de produit d'étanchéité sur les têtes de boulons.

Des boulons desserrés peuvent entraîner une fuite de carburant en raison du desserrage du boîtier de la pompe de gavage carburant. Le produit d'étanchéité appliqué sur les têtes de boulons offre une protection contre l'environnement qui empêche la pénétration de l'humidité et la corrosion subséquente de la surface de liaison électrique fournie par la nervure 6.

### MESURE RECOMMANDÉE :

Transports Canada recommande que les propriétaires, les exploitants et les spécialistes de la maintenance de tous les aéronefs BD-500-1A10 et BD-500-1A11 effectuent l'inspection et prennent les mesures correctives nécessaires décrites dans le bulletin de service (SB) BD500-282020 d'ACLP, édition n° 001, en date du 2 novembre 2023, ou dans les révisions ultérieures.

Au Canada, conformément aux exigences de notification de la partie V, sous-partie 21 (521) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), les propriétaires, les exploitants et les spécialistes de la maintenance doivent présenter un rapport de difficultés en service (RDS) à Transports Canada pour la découverte de chaque difficulté en service devant être signalée. (Veuillez noter qu'en cas de boulons desserrés, d'absence de produit d'étanchéité, de fuites de carburant ou de corrosion au niveau de l'interface entre le boîtier de pompe de gavage carburant et la nervure d'aile 6, il convient de présenter un RDS). À l'étranger, signalez tout incident de ce type conformément aux exigences locales en la matière.

### BUREAU RESPONSABLE :

Pour davantage de renseignements à ce sujet, **veuillez communiquer avec un** Centre de Transports Canada ou avec William Humphries, Maintien de la navigabilité aérienne à Ottawa, par téléphone au 1-888-663-3639, par télécopieur au 613-996-9178 ou par courriel à [TC.CAWWEBFEEDBACK-retroactionWebMDLN.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.CAWWEBFEEDBACK-retroactionWebMDLN.TC@tc.gc.ca).

ORIGINAL SIGNED BY/ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jenny Young  
Chief, Continuing Airworthiness | Cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne  
NATIONAL AIRCRAFT CERTIFICATION | CERTIFICATION NATIONALE DES AÉRONEFS

THE TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION SAFETY ALERT (CASA) IS USED TO CONVEY IMPORTANT SAFETY INFORMATION AND CONTAINS RECOMMENDED ACTION ITEMS. THE CASA STRIVES TO ASSIST THE AVIATION INDUSTRY'S EFFORTS TO PROVIDE A SERVICE WITH THE HIGHEST POSSIBLE DEGREE OF SAFETY. THE INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OFTEN CRITICAL AND MUST BE CONVEYED TO THE APPROPRIATE OFFICE IN A TIMELY MANNER. THE CASA MAY BE CHANGED OR AMENDED SHOULD NEW INFORMATION BECOME AVAILABLE.

L'ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (ASAC) DE TRANSPORTS CANADA SERT À COMMUNIQUER DES RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS ET CONTIENT DES MESURES DE SUIVI RECOMMANDÉES. UNE ASAC VISE À AIDER LE MILIEU AÉRONAUTIQUE DANS SES EFFORTS VISANT À OFFRIR UN SERVICE AYANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ AUSSI ÉLEVÉ QUE POSSIBLE. LES RENSEIGNEMENTS QU'ELLE CONTIENT SONT SOUVENT CRITIQUES ET DOIVENT ÊTRE TRANSMIS RAPIDEMENT PAR LE BUREAU APPROPRIÉ. L'ASAC POURRA ÊTRE MODIFIÉE OU MISE À JOUR SI DE NOUVEAUX RENSEIGNEMENTS DEVIENNENT DISPONIBLES.

---

- RDIMS Document number /  
Numéro du document du SGDDI : 20141982  
-----

- File Classification Number /  
Numéro de dossier de classification : Z 5000-35  
(For internal use only - Pour usage interne seulement)