



CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

ATTENTION:

AIRCRAFT OWNERS, OPERATORS,
APPROVED MAINTENANCE ORGANIZATIONS
AND AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEERS

À L'ATTENTION DE :

PROPRIÉTAIRES D'AÉRONEFS, EXPLOITANTS,
ORGANISMES DE MAINTENANCE AGRÉÉS ET
TECHNICIEN D'ENTRETIEN D'AÉRONEFS

RETURNING AIRCRAFT TO SERVICE THAT HAVE BEEN PARKED OR STORED DURING THE COVID-19 PANDEMIC

REMISE EN SERVICE D'AÉRONEF SUIVANT L'ENTREPOSAGE DURANT LA PANDEMIÉ COVID-19

PURPOSE:

The purpose of this CASA is to provide guidance to aircraft owners, operators, Approved Maintenance Organizations (AMOs) and holders of Aircraft Maintenance Engineer (AME) licences, as they plan to return to service aircraft that have been parked or stored for long periods.

OBJET:

Le but de cette ASAC est de fournir des conseils aux propriétaires d'aéronefs, aux exploitants, aux organismes de maintenance agréés (OMA) et aux titulaires de licences de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA), dans la mesure où ils prévoient de remettre en service les aéronefs stationnés ou entreposés pendant de longues périodes.

BACKGROUND:

Due to the COVID-19 crisis, many aircraft owners decided to either park or put their aircraft into storage.

CONTEXTE:

En raison de la crise du COVID-19, de nombreux propriétaires d'aéronefs ont décidé de stationner ou d'entreposer leur avion.

Depending on the circumstances under which aircraft were parked or put into storage, and the length of time in storage, additional inspections or maintenance may need to be performed to ensure that aircraft are returned to service in an airworthy condition.

Selon les circonstances dans lesquelles les aéronefs ont été stationnés ou entreposés et la durée de l'entreposage, des inspections ou des entretiens supplémentaires peuvent être nécessaires pour s'assurer que les aéronefs sont remis en service en état de navigabilité.

Scheduled maintenance may be due or overdue and additional maintenance may be required. The scope of additional maintenance required will vary depending on factors such as aircraft type, condition of the aircraft, age, how and where the aircraft was parked or stored, period of inactivity and recommendations from the aircraft

La maintenance prévue peut être due ou en retard et une tâche maintenance supplémentaire peut être nécessaire. La portée de la maintenance supplémentaire requise variera en fonction de facteurs tels que le type d'aéronef, l'état de l'aéronef, son âge, comment et où il était stationné ou entreposé, la période d'inactivité et les

manufacturer or applicable design approval holder.

Some hazards caused by long periods of storage may not be evident. Aircraft condition may be affected by exposure to the elements, bird or insect infiltration, pitot or static blockage, etc.

Aircraft owners and operators are reminded that aircraft can only be operated if they are:

- (a) airworthy - in conformity to the type design and safe for flight;
- (b) appropriately equipped and configured for their intended use; and
- (c) maintained in accordance with their approved maintenance schedule.

RECOMMENDED ACTION:

In order to ensure an aircraft is airworthy after being parked or stored it may be necessary to perform maintenance tasks that are not specifically required by the Operator or the applicable aircraft maintenance schedule, but are prudent in light of experience, or recommendations made by the aircraft manufacturer or design approval holder. These maintenance tasks may include:

- 1) calendar items of an approved aircraft maintenance schedule which includes applicable Standard 625 Appendix C out of phase tasks;
- 2) aircraft, engine and propeller design approval holder recommendations for storage;
- 3) humidity control of engines and interior of aircraft;
- 4) fuel contamination checks (water infiltration);
- 5) tire flat spotting;
- 6) wheel bearing corrosion checks;

recommandations du constructeur de l'aéronef ou du titulaire de l'approbation de conception applicable.

Certains dangers causés par de longues périodes d'entreposage peuvent ne pas être évidents. L'état de l'aéronef peut être affecté par l'exposition aux éléments, l'infiltration d'oiseaux ou d'insectes, le blocage aux systèmes anémométriques ou aux bouches des capteurs de pression, etc.

Il est rappelé aux propriétaires et aux exploitants d'aéronefs que les aéronefs ne peuvent être exploités que s'ils sont:

- a) en état de navigabilité - conforme à la définition de type et en bon état de vol;
- (b) convenablement équipés et configurés pour l'usage auquel ils sont destinés; et
- (c) entretenus conformément à leur calendrier de maintenance approuvé.

MESURE RECOMMANDÉE:

Afin de s'assurer qu'un aéronef est en état de navigabilité après avoir été stationné ou entreposé, il peut être nécessaire d'effectuer des tâches de maintenance qui ne sont pas spécifiquement requises par l'exploitant ou le calendrier de maintenance de l'aéronef applicable, mais qui sont prudentes en ce qui concerne l'expérience ou les recommandations faites par le constructeur de l'aéronef ou titulaire de l'approbation de conception. Ces tâches de maintenance peuvent inclure:

- 1) les items calendrier d'un calendrier de maintenance des aéronefs approuvé qui comprend les tâches hors calendrier de l'appendice C de la norme 625 applicable;
- 2) les recommandations du titulaire de l'approbation de conception d'aéronef, de moteur et d'hélice pour l'entreposage;
- 3) contrôle de l'humidité des moteurs et de l'intérieur des aéronefs;
- 4) contrôles de contamination du carburant (infiltration d'eau);
- 5) repérage à plat de pneu ;

7) etc.

The need to perform additional maintenance tasks may affect a planned return to service date.

Since parked or stored aircraft have not been operated, maintenance tasks that are based on flight cycles or flight hours may or may not need to be accomplished prior to the aircraft being returned to service.

Maintenance schedule tasks expressed in calendar time that have come due during the period of aircraft storage must be accomplished prior to the next flight, as the concept that calendar time stops when an aircraft is taken out of service is not supported by the Canadian Aviation Regulations (CARs).

Aircraft, engine and propeller instructions for continued airworthiness (ICAs) typically include instructions for storage. If the ICAs do not contain storage instructions, the manufacturer or design approval holder should be consulted.

If the manufacturer or design approval holder instructions were not followed, or the storage period extended beyond the length covered in the storage instructions, then the aircraft will not have been maintained in accordance with the applicable standards of airworthiness. In such a case, a plan for ensuring that the applicable maintenance tasks are performed in order to ensure the aircraft is airworthy should be developed in consultation with the applicable manufacturer or design approval holder.

Other manufacturer or design approval holder recommendations such as operator notifications (e.g. service letters or notices) may address the topic of return to service following storage.

Before returning the aircraft to service, owners and operators may wish to consider performing a flight (non-revenue) to check proper functioning of the aircraft and all the aircraft systems.

6) contrôle de la corrosion des roulements de roue ;

7) etc.

La nécessité d'effectuer des tâches de maintenance supplémentaires peut avoir une incidence sur la date de remise en service prévue.

Étant donné que les aéronefs stationnés ou entreposés n'ont pas été exploités, les tâches de maintenance basées sur les cycles de vol ou les heures de vol peuvent ou non devoir être accomplies avant que l'aéronef ne soit remis en service.

Les tâches du calendrier de maintenance exprimées en temps calendrier qui sont arrivées à échéance pendant la période d'entreposage de l'avion doivent être accomplies avant le prochain vol car le concept que le temps calendrier s'arrête lorsqu'un aéronef est mis hors service n'est pas appuyé par les Règlements de l'aviation canadiens (RAC).

Les instructions relatives pour le maintien de la navigabilité (IMN) des aéronefs, des moteurs et des hélices comprennent généralement des instructions d'entreposage. Si les IMN ne contiennent pas d'instructions d'entreposage, le constructeur ou le titulaire de l'approbation de conception doit être consulté.

Si les instructions du constructeur ou du titulaire de l'approbation de conception n'ont pas été suivies, ou si la période d'entreposage s'est étendue au-delà de la durée couverte dans les instructions d'entreposage, l'aéronef n'aura pas été entretenu conformément aux normes de navigabilité applicables. Dans un tel cas, un plan visant à garantir que les tâches de maintenance applicables sont effectuées afin de garantir la navigabilité de l'aéronef devrait être élaboré en consultation avec le constructeur ou le titulaire de l'approbation de conception applicable.

D'autres recommandations du constructeur ou du titulaire de l'approbation de conception, telles que les notifications aux opérateurs (par exemple, lettres de service ou avis) peuvent aborder le sujet de la remise en service après entreposage.

Avant de remettre l'aéronef en service, les propriétaires et les exploitants peuvent souhaiter envisager d'effectuer un vol (non payant) pour vérifier le bon fonctionnement de l'aéronef et de tous les systèmes de l'aéronef.

Other information:

The European Union Aviation Safety Agency (EASA) has written documents addressing the return to service of aircraft from storage. They are:

- Return to service of aircraft from storage guidelines in relation to the COVID-19 pandemic.
- SIB 2020-14: Pitot-Static Issues After Storage due to the Covid-19 Pandemic.

As of the publication date of this CASA, the EASA documents are available at the link:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/guidelines-return-service-aircraft-storage-relation-covid-19>

Transport Canada Civil Aviation suggests that aircraft owners, operators, AMOs, and AMEs also consider the advice in the EASA documents, taking into consideration the differences between the regulatory frameworks under the CARs, and adapt it to their own circumstance as necessary.

Autre information:

L'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne (AESA) a rédigé des documents traitant de la remise en service des aéronefs après l'entreposage. Elles sont (en anglais seulement):

- (Return to service of aircraft from storage guidelines in relation to the COVID-19 pandemic.)
- (SIB 2020-14: Pitot-Static Issues After Storage due to the Covid-19 Pandemic.)

À la date de publication de cette ASAC, les documents de l'AESA sont disponibles sur le lien (en anglais seulement):

<https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/guidelines-return-service-aircraft-storage-relation-covid-19>

Transports Canada, Aviation civile suggère que les propriétaires d'aéronefs, les exploitants, les OMA et les TEA tiennent également compte des conseils contenus dans les documents de l'AESA, en tenant compte des différences entre les cadres réglementaires en vertu du RAC, et les adaptent à leur propre situation au besoin.

CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, contact a **Transport Canada Centre**; or contact Jeffrey Phipps, Operational Airworthiness, Standards Branch in Ottawa, by telephone at 343-999-8145 or by e-mail at jeff.phipps@tc.gc.ca.

BUREAU RESPONSABLE :

Pour davantage de renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un **Centre de Transports Canada** ou avec Jeffrey Phipps, Chef, Navigabilité opérationnelle à Ottawa, par téléphone au 343-999-8145 ou par courriel à jeff.phipps@tc.gc.ca.

Original signed by / Document original signé par

Félix Meunier

Director | Directeur

STANDARDS BRANCH | DIRECTION DES NORMES

<p>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.</p>	<p>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.</p>
--	--