



# 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-2022-36

**Date d'entrée en vigueur :**

18 juillet 2022

**ATA :**

36

**Certificat de type :**

A-177

**Sujet :**

Pneumatique – Éléments sensibles non conformes du circuit de détection de fuite d'air de prélèvement

**Applicabilité :**

Les avions de Bombardier Inc. modèle BD-700-2A12 portant les numéros de série 70005 et suivants.

**Conformité :**

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

**Contexte :**

Bombardier Inc. a reçu des lettres de divulgation de la part du fournisseur d'éléments sensibles de détection de surchauffe qui faisaient état d'un problème de qualité selon lequel le remplissage de sel en usine de certains éléments sensibles était insuffisant. Étant donné que ces éléments sensibles sont utilisés par le circuit de détection de fuite d'air de prélèvement pour la détection de la température en cas de fuite d'air de prélèvement chaud, ce remplissage de sel insuffisant peut empêcher la détection des fuites d'air de prélèvement chaud, lesquelles pourraient endommager les structures et les systèmes environnants de manière à empêcher la poursuite du vol et un atterrissage en toute sécurité.

Afin d'atténuer cette situation dangereuse, la présente CN interdit la pose de tout élément sensible dont le remplissage de sel pourrait être insuffisant et exige que les exploitants utilisent leurs avions de façon à prévenir l'autorisation de l'utilisation d'un avion qui présente une fuite d'air de prélèvement active. La présente CN est une mesure provisoire et d'autres mesures pourraient suivre dans une prochaine CN.

**Mesures correctives :**

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

**SB de LTS :** Version initiale du bulletin de service (SB) CFD-F1958-26-01 de Liebherr-Aerospace Toulouse SAS (LTS), en date du 6 mai 2022.

**SB de Kidde :** Révision 6 du SB CFD-26-1 de Kidde Aerospace and Defense, en date du 28 février 2022, ou toute révision antérieure de ce SB.

**Pièce visée :** Un élément sensible dont le code de date est antérieur à A2105 et dont la référence de LTS ou de Kidde est indiquée dans le SB de LTS, à moins que l'élément sensible :

- ait été mis à l'essai conformément aux consignes d'exécution (Section 3) du SB de Kidde et jugé en bon état de service; et
- ait été marqué sur une face de son écrou hexagonal de connecteur et est emballé conformément à la section 3.C. des consignes d'exécution – Procédure d'identification du SB de Kidde.

**Pièce en bon état de service :** Un élément sensible qui n'est pas une pièce visée.

**Avions du groupe A :** Les avions de modèle BD-700-2A12 portant les numéros de série 70005 à 70096.

**Avions du groupe B** : Les avions de modèle BD-700-2A12 portant les numéros de série 70097 et suivants.

### Partie I – Interdiction d'installation de pièces – Applicable aux avions des groupes A et B

À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit de poser toute pièce visée sauf s'il s'agit d'une pièce en bon état de service.

### Partie II – Vérification du programme d'entretien et révision – Applicable aux avions du groupe B dont la date de fabrication indiquée sur leur plaque d'identification est identique ou antérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente CN

- A. Dans les 60 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, vérifier les dossiers d'entretien de l'avion afin de vérifier si des pièces visées ont été posées depuis la date de fabrication de l'avion, qui est indiquée sur sa plaque d'identification.
- B. Si la vérification des dossiers d'entretien permet de confirmer qu'une pièce visée a été posée, ou s'il ne peut être confirmé qu'une pièce visée n'a pas été posée, la partie III de la présente CN doit être respectée dans le délai de mise en conformité précisé dans la partie III de la présente CN. Sinon, la partie III de la présente CN n'est pas applicable.

### Partie III – Restrictions opérationnelles relatives à la liste principale d'équipement minimal (MMEL) – Applicable à tous les avions du groupe A et à certains avions du groupe B, selon les exigences de la partie II de la présente CN

À partir de 90 jours après la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit d'autoriser l'utilisation d'un avion en vertu des articles 21-0425, 30-0055, 30-0060, 30-0090, 30-0095, 36-0050 et 36-0105 de la MMEL, à moins que l'avion soit utilisé conformément aux instructions d'utilisation suivantes :

#### Article 21-0425 de la MMEL

Message du système d'alerte de l'équipage (CAS)	1. Catégorie de réparation	2. Considération en matière d'utilisation de l'avion
21 AIR COND / PRESS – TRIM LOOP ONE ELEMENT INOP	C	(O) Peut s'afficher, pourvu qu'aucun des messages suivants ne soit présent : <ul style="list-style-type: none"> <li>– 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP;</li> <li>– 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP;</li> <li>– 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT;</li> <li>– 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.</li> </ul>

#### 1. OPÉRATIONS (O)

Avant chaque vol :

- (1) Assurez-vous que l'avion n'est pas en marche et que les moteurs et l'APU sont coupés (OFF).

- a. Alimentez l'avion en électricité comme suit :

Remarque : N'utilisez pas un chariot de démarrage de réacteur ni un groupe de parc haute pression.

- i. Branchez l'avion à l'alimentation de parc c.a., OU

- ii. Démarrez l'APU de la façon suivante :

1. Mettez les commutateurs MAIN BATT et APU BATT du tableau de commande ELECTRICAL à la position ON.
2. Assurez-vous que le commutateur APU BLEED du tableau de commande BLEED/AIR COND est à la position OFF.
3. Sur le tableau de commande de l'APU, mettez le commutateur APU à la position START.

- b. Attendez au moins 6 minutes après la mise en marche de l'alimentation de parc c.a. ou de l'APU.

c. Après 6 minutes, effectuez la vérification suivante du message d'information 21 AIR COND / PRESS – TRIM LOOP ONE ELEMENT INOP.

- i. Si le message d'information 21 AIR COND / PRESS – TRIM LOOP ONE ELEMENT INOP s'affiche, L'UTILISATION DE L'AVION EST AUTORISÉE.

Remarque : Le message d'information (INFO) confirme que la situation n'est pas liée à la chaleur; il n'existe donc aucun risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.

- ii. Si le message d'information 21 AIR COND / PRESS – TRIM LOOP ONE ELEMENT INOP ne s'affiche pas, L'UTILISATION DE L'AVION N'EST PAS AUTORISÉE.

Remarque : L'absence du message d'information (INFO) confirme que la situation est liée à la chaleur et qu'il existe donc un risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.

d. S'il y a lieu, débranchez l'alimentation de parc c.a. de l'avion.

e. S'il y a lieu, réglez le commutateur APU BLEED à la position AUTO.

(2) Assurez-vous que la page synoptique INFO ne présente pas les messages suivants :

Remarque : Vérifiez que l'avion est alimenté en électricité pour activer la page synoptique.

- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### Article 30-0055 de la MMEL

Message CAS	1. Catégorie de réparation	2. Considération en matière d'utilisation de l'avion
30 ICE PROT – L WING LOOP ONE ELEMENT INOP	C	(O) Peut s'afficher, pourvu qu'aucun des messages suivants ne soit présent : <ul style="list-style-type: none"> <li>– 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP;</li> <li>– 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP;</li> <li>– 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT;</li> <li>– 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.</li> </ul>

#### 1. OPÉRATIONS (O)

Avant chaque vol :

(1) Assurez-vous que l'avion n'est pas en marche et que les moteurs et l'APU sont coupés (OFF).

- a. Alimentez l'avion en électricité comme suit :

Remarque : N'utilisez pas un chariot de démarrage de réacteur ni un groupe de parc haute pression.

- i. Branchez l'avion à l'alimentation de parc c.a., OU

- ii. Démarrez l'APU de la façon suivante :

1. Mettez les commutateurs MAIN BATT et APU BATT du tableau de commande ELECTRICAL à la position ON.

2. Assurez-vous que le commutateur APU BLEED du tableau de commande BLEED/AIR COND est à la position OFF.

3. Sur le tableau de commande de l'APU, mettez le commutateur APU à la position START.

- b. Attendez au moins 6 minutes après la mise en marche de l'alimentation de parc c.a. ou de l'APU.

- c. Après 6 minutes, effectuez la vérification suivante du message d'information 30 ICE PROT – L WING LOOP ONE ELEMENT INOP.
- i. Si le message d'information 30 ICE PROT – L WING LOOP ONE ELEMENT INOP s'affiche, L'UTILISATION DE L'AVION EST AUTORISÉE.  
Remarque : Le message d'information (INFO) confirme que la situation n'est pas liée à la chaleur; il n'existe donc aucun risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
  - ii. Si le message d'information 30 ICE PROT – L WING LOOP ONE ELEMENT INOP ne s'affiche pas, L'UTILISATION DE L'AVION N'EST PAS AUTORISÉE.  
Remarque : L'absence du message d'information (INFO) confirme que la situation est liée à la chaleur et qu'il existe donc un risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
- d. S'il y a lieu, débranchez l'alimentation de parc c.a. de l'avion.
- e. S'il y a lieu, réglez le commutateur APU BLEED à la position AUTO.

(2) Assurez-vous que la page synoptique INFO ne présente pas les messages suivants :

Remarque : Vérifiez que l'avion est alimenté en électricité pour activer la page synoptique.

- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### Article 30-0060 de la MMEL

Message CAS	1. Catégorie de réparation	2. Considération en matière d'utilisation de l'avion
30 ICE PROT – L WIPS LOOP ONE ELEMENT INOP	C	(O) Peut s'afficher, pourvu qu'aucun des messages suivants ne soit présent : – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### 1. OPÉRATIONS (O)

Avant chaque vol :

(1) Assurez-vous que l'avion n'est pas en marche et que les moteurs et l'APU sont coupés (OFF).

a. Alimentez l'avion en électricité comme suit :

Remarque : N'utilisez pas un chariot de démarrage de réacteur ni un groupe de parc haute pression.

- i. Branchez l'avion à l'alimentation de parc c.a., OU
- ii. Démarrez l'APU de la façon suivante :
  1. Mettez les commutateurs MAIN BATT et APU BATT du tableau de commande ELECTRICAL à la position ON.
  2. Assurez-vous que le commutateur APU BLEED du tableau de commande BLEED/AIR COND est à la position OFF.
  3. Sur le tableau de commande de l'APU, mettez le commutateur APU à la position START.
- b. Attendez au moins 6 minutes après la mise en marche de l'alimentation de parc c.a. ou de l'APU.

- c. Après 6 minutes, effectuez la vérification suivante pour le message d'information 30 ICE PROT – L WIPS LOOP ONE ELEMENT INOP.
- i. Si le message d'information 30 ICE PROT – L WIPS LOOP ONE ELEMENT INOP s'affiche, L'UTILISATION DE L'AVION EST AUTORISÉE.  
Remarque : Le message d'information (INFO) confirme que la situation n'est pas liée à la chaleur; il n'existe donc aucun risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
  - ii. Si le message d'information 30 ICE PROT – L WIPS LOOP ONE ELEMENT INOP ne s'affiche pas, L'UTILISATION DE L'AVION N'EST PAS AUTORISÉE.  
Remarque : L'absence du message d'information (INFO) confirme que la situation est liée à la chaleur et qu'il existe donc un risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
- d. S'il y a lieu, débranchez l'alimentation de parc c.a. de l'avion.
- e. S'il y a lieu, réglez le commutateur APU BLEED à la position AUTO.

(2) Assurez-vous que la page synoptique INFO ne présente pas les messages suivants :

Remarque : Vérifiez que l'avion est alimenté en électricité pour activer la page synoptique.

- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### Article 30-0090 de la MMEL

Message CAS	1. Catégorie de réparation	2. Considération en matière d'utilisation de l'avion
30 ICE PROT – R WING LOOP ONE ELEMENT INOP	C	(O) Peut s'afficher, pourvu qu'aucun des messages suivants ne soit présent : – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### 1. OPÉRATIONS (O)

Avant chaque vol :

(1) Assurez-vous que l'avion n'est pas en marche et que les moteurs et l'APU sont coupés (OFF).

a. Alimentez l'avion en électricité comme suit :

Remarque : N'utilisez pas un chariot de démarrage de réacteur ni un groupe de parc haute pression.

- i. Branchez l'avion à l'alimentation de parc c.a., OU
- ii. Démarrez l'APU de la façon suivante :
  1. Mettez les commutateurs MAIN BATT et APU BATT du tableau de commande ELECTRICAL à la position ON.
  2. Assurez-vous que le commutateur APU BLEED du tableau de commande BLEED/AIR COND est à la position OFF.
  3. Sur le tableau de commande de l'APU, mettez le commutateur APU à la position START.
- b. Attendez au moins 6 minutes après la mise en marche de l'alimentation de parc c.a. ou de l'APU.

- c. Après 6 minutes, effectuez la vérification suivante du message d'information 30 ICE PROT – R WING LOOP ONE ELEMENT INOP.
- i. Si le message d'information 30 ICE PROT – R WING LOOP ONE ELEMENT INOP s'affiche, L'UTILISATION DE L'AVION EST AUTORISÉE.  
Remarque : Le message d'information (INFO) confirme que la situation n'est pas liée à la chaleur; il n'existe donc aucun risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
  - ii. Si le message d'information 30 ICE PROT – R WING LOOP ONE ELEMENT INOP ne s'affiche pas, L'UTILISATION DE L'AVION N'EST PAS AUTORISÉE.  
Remarque : L'absence du message d'information (INFO) confirme que la situation est liée à la chaleur et qu'il existe donc un risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
- d. S'il y a lieu, débranchez l'alimentation de parc c.a. de l'avion.
- e. S'il y a lieu, réglez le commutateur APU BLEED à la position AUTO.

(2) Assurez-vous que la page synoptique INFO ne présente pas les messages suivants :

Remarque : Vérifiez que l'avion est alimenté en électricité pour activer la page synoptique.

- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### Article 30-0095 de la MMEL

Message CAS	1. Catégorie de réparation	2. Considération en matière d'utilisation de l'avion
30 ICE PROT – R WIPS LOOP ONE ELEMENT INOP	C	(O) Peut s'afficher, pourvu qu'aucun des messages suivants ne soit présent : – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### 1. OPÉRATIONS (O)

Avant chaque vol :

(1) Assurez-vous que l'avion n'est pas en marche et que les moteurs et l'APU sont coupés (OFF).

a. Alimentez l'avion en électricité comme suit :

Remarque : N'utilisez pas un chariot de démarrage de réacteur ni un groupe de parc haute pression.

i. Branchez l'avion à l'alimentation de parc c.a., OU

ii. Démarrez l'APU de la façon suivante :

1. Mettez les commutateurs MAIN BATT et APU BATT du tableau de commande ELECTRICAL à la position ON.

2. Assurez-vous que le commutateur APU BLEED du tableau de commande BLEED/AIR COND est à la position OFF.

3. Sur le tableau de commande de l'APU, mettez le commutateur APU à la position START.

b. Attendez au moins 6 minutes après la mise en marche de l'alimentation de parc c.a. ou de l'APU.

- c. Après 6 minutes, effectuez la vérification suivante du message d'information 30 ICE PROT – R WIPS LOOP ONE ELEMENT INOP.
- i. Si le message d'information 30 ICE PROT – R WIPS LOOP ONE ELEMENT INOP s'affiche, L'UTILISATION DE L'AVION EST AUTORISÉE.  
Remarque : Le message d'information (INFO) confirme que la situation n'est pas liée à la chaleur; il n'existe donc aucun risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
  - ii. Si le message d'information 30 ICE PROT – R WIPS LOOP ONE ELEMENT INOP ne s'affiche pas, L'UTILISATION DE L'AVION N'EST PAS AUTORISÉE.  
Remarque : L'absence du message d'information (INFO) confirme que la situation est liée à la chaleur et qu'il existe donc un risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
- d. S'il y a lieu, débranchez l'alimentation de parc c.a. de l'avion.
- e. S'il y a lieu, réglez le commutateur APU BLEED à la position AUTO.

(2) Assurez-vous que la page synoptique INFO ne présente pas les messages suivants :

Remarque : Vérifiez que l'avion est alimenté en électricité pour activer la page synoptique.

- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### Article 36-0050 de la MMEL

Message CAS	1. Catégorie de réparation	2. Considération en matière d'utilisation de l'avion
36 BLEED – L BLEED LOOP ONE ELEMENT INOP	C	(O) Peut s'afficher, pourvu qu'aucun des messages suivants ne soit présent : – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### 1. OPÉRATIONS (O)

Avant chaque vol :

(1) Assurez-vous que l'avion n'est pas en marche et que les moteurs et l'APU sont coupés (OFF).

a. Alimentez l'avion en électricité comme suit :

Remarque : N'utilisez pas un chariot de démarrage de réacteur ni un groupe de parc haute pression.

- i. Branchez l'avion à l'alimentation de parc c.a., OU
- ii. Démarrez l'APU de la façon suivante :
  1. Mettez les commutateurs MAIN BATT et APU BATT du tableau de commande ELECTRICAL à la position ON.
  2. Assurez-vous que le commutateur APU BLEED du tableau de commande BLEED/AIR COND est à la position OFF.
  3. Sur le tableau de commande de l'APU, mettez le commutateur APU à la position START.
- b. Attendez au moins 6 minutes après la mise en marche de l'alimentation de parc c.a. ou de l'APU.

- c. Après 6 minutes, effectuez la vérification suivante du message d'information 36 BLEED – L BLEED LOOP ONE ELEMENT INOP.
- i. Si le message d'information 36 BLEED – L BLEED LOOP ONE ELEMENT INOP s'affiche, L'UTILISATION DE L'AVION EST AUTORISÉE.  
Remarque : Le message d'information (INFO) confirme que la situation n'est pas liée à la chaleur; il n'existe donc aucun risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
  - ii. Si le message d'information 36 BLEED – L BLEED LOOP ONE ELEMENT INOP ne s'affiche pas, L'UTILISATION DE L'AVION N'EST PAS AUTORISÉE.  
Remarque : L'absence du message d'information (INFO) confirme que la situation est liée à la chaleur et qu'il existe donc un risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
- d. S'il y a lieu, débranchez l'alimentation de parc c.a. de l'avion.
- e. S'il y a lieu, réglez le commutateur APU BLEED à la position AUTO.

(2) Assurez-vous que la page synoptique INFO ne présente pas les messages suivants :

Remarque : Vérifiez que l'avion est alimenté en électricité pour activer la page synoptique.

- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### Article 36-0105 de la MMEL

Message CAS	1. Catégorie de réparation	2. Considération en matière d'utilisation de l'avion
36 BLEED – R BLEED LOOP ONE ELEMENT INOP	C	(O) Peut s'afficher, pourvu qu'aucun des messages suivants ne soit présent : – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT; – 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

#### 1. OPÉRATIONS (O)

Avant chaque vol :

(1) Assurez-vous que l'avion n'est pas en marche et que les moteurs et l'APU sont coupés (OFF).

a. Alimentez l'avion en électricité comme suit :

Remarque : N'utilisez pas un chariot de démarrage de réacteur ni un groupe de parc haute pression.

- i. Branchez l'avion à l'alimentation de parc c.a., OU
- ii. Démarrez l'APU de la façon suivante :
  1. Mettez les commutateurs MAIN BATT et APU BATT du tableau de commande ELECTRICAL à la position ON.
  2. Assurez-vous que le commutateur APU BLEED du tableau de commande BLEED/AIR COND est à la position OFF.
  3. Sur le tableau de commande de l'APU, mettez le commutateur APU à la position START.
- b. Attendez au moins 6 minutes après la mise en marche de l'alimentation de parc c.a. ou de l'APU.

- c. Après 6 minutes, effectuez la vérification suivante du message d'information 36 BLEED – R BLEED LOOP ONE ELEMENT INOP.
- i. Si le message d'information 36 BLEED – R BLEED LOOP ONE ELEMENT INOP s'affiche, L'UTILISATION DE L'AVION EST AUTORISÉE.  
Remarque : Le message d'information (INFO) confirme que la situation n'est pas liée à la chaleur; il n'existe donc aucun risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
  - ii. Si le message d'information 36 BLEED – R BLEED LOOP ONE ELEMENT INOP ne s'affiche pas, L'UTILISATION DE L'AVION N'EST PAS AUTORISÉE.  
Remarque : L'absence du message d'information (INFO) confirme que la situation est liée à la chaleur et qu'il existe donc un risque de fuite potentielle en présence d'une pièce visée.
- d. S'il y a lieu, débranchez l'alimentation de parc c.a. de l'avion.
- e. S'il y a lieu, réglez le commutateur APU BLEED à la position AUTO.
- (2) Assurez-vous que la page synoptique INFO ne présente pas les messages suivants :

Remarque : Vérifiez que l'avion est alimenté en électricité pour activer la page synoptique.

- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B INOP;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 1B FAULT;
- message d'information 21 AIR COND / PRESS – IASC 2B FAULT.

**Autorisation :**

Pour le ministre des Transports,

Le chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Zack Tecler

Émise le 4 juillet 2022

**Contact :**

Hilary Ross, 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](mailto:TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.