



# 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-2022-44

**Date d'entrée en vigueur :**

24 août 2022

**ATA :**

36

**Certificat de type :**

A-234

**Sujet :**

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

**Applicabilité :**

Les avions de Bombardier Inc. modèle BD-100-1A10 (Challenger 300/350) portant tous les numéros de série.

**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 en usine 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.

Comme mesure provisoire afin de remédier à cette situation dangereuse, la présente CN rend obligatoire la révision temporaire (TR) du manuel de vol de l'avion (AFM) de sorte qu'il comprenne une Procédure anormale pour le message consultatif BLEED LOOP FAULT (A) pour empêcher le décollage d'un avion ayant une indication au sol d'une fuite de prélèvement d'air en cours. La présente CN interdit également l'installation de tout élément sensible qui peut avoir un remplissage insuffisant en sel comme pièce de rechange sur les avions visés.

La présente CN constitue 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 :

- a. ait été mis à l'essai conformément à la section 3 des consignes d'exécution du SB de Kidde et jugé en bon état de service; et

- b. 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 1** : Les avions de modèle BD-100-1A10 (Challenger 300) portant les numéros de série 20001 à 20457.

**Avions du groupe 2** : Les avions de modèle BD-100-1A10 (Challenger 350) portant les numéros de série 20501 à 20906.

**Avions du groupe 3** : Les avions de modèle BD-100-1A10 (Challenger 350) portant les numéros de série 20907 et suivants.

### Partie I – TR de l'AFM – Applicable aux avions des groupes 1 et 2

- A. Dans les 30 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, modifier l'AFM applicable en incorporant la TR de l'AFM approuvée par Transports Canada conformément au tableau 1 ci-dessous.

**Tableau 1**

Modèle d'avion	Procédure de l'AFM	TR de l'AFM
BD-100-1A10 CH300	Procédures anormales à la section 05-42	AFM CSP 100-1 TR-93, en date du 12 juillet 2022, ou toute révision ultérieure approuvée par Transports Canada.
BD-100-1A10 CH350	Procédures anormales à la section 05-42	AFM CH 350 AFM TR-24, en date du 12 juillet 2022, ou toute révision ultérieure approuvée par Transports Canada.

- B. Informer tous les équipages de conduite des modifications apportées par les TR des AFM approuvées par Transports Canada indiquées ci-dessus, et exploiter l'avion en conséquence à l'avenir.

### Partie II – Interdiction d'installation de pièces – Applicable aux avions des groupes 1, 2 et 3

À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, une pièce visée n'est pas admissible à l'installation comme pièce de rechange sur les avions des groupes 1, 2 et 3.

#### Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le directeur, Certification Nationale des aéronefs

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Philippe Ngassam

Émise le 10 août 2022

#### Contact :

Audrey Vézina-Manzo, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 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.