



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-2023-18

Date d'entrée en vigueur :

23 mars 2023

ATA :

36

Certificat de type :

A-177

Sujet :

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

Remplacement :

Remplace la CN CF-2022-36, émise le 4 juillet 2022.

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. (BA) 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 CN CF-2022-36 interdisait la pose de tout élément sensible dont le remplissage de sel pourrait être insuffisant et exigeait 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.

Depuis l'émission de la CN CF-2022-36, BA a émis un bulletin de service (SB) qui comprend un essai permettant de vérifier s'il y a un remplissage de sel insuffisant dans les éléments sensibles de détection de surchauffe visés, et qui exige le remplacement des éléments sensibles non conformes par des pièces en bon état de service. La présente CN rend obligatoire l'incorporation de ce SB de BA pour rétablir les capacités de détection de fuite d'air de prélèvement et remplace les exigences de la CN CF-2022-36 en tenant compte de ce SB de BA.

Mesures correctives :

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

SB de BA : La version initiale du SB 700-36-7503, en date du 23 décembre 2022, ou toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

SB de LTS : Le SB CFD-F1958-26-01 de Liebherr-Aerospace Toulouse SAS (LTS), tel qu'il est mentionné à la section 1.K. du SB de BA.

SB de Kidde : Le SB CFD-26-1 de Kidde Aerospace and Defense, tel qu'il est mentionné à la section 1.K. du SB de BA, ou de 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 aux consignes d'exécution (section 3) 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 conformément à la section 3.C. des consignes d'exécution – Procédure d'identification du SB de Kidde.

OU

- c. ait été mis à l'essai et jugé en bon état de service conformément à la partie IV de la présente CN; et
- d. ait été marqué d'une (1) inscription verte sur une (1) face d'un (1) écrou hexagonal de connecteur conformément à la figure 33 des consignes d'exécution du SB de BA.

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. Les pièces visées ont été installées sur les avions du groupe A pendant la fabrication.

Avions du groupe B : Les avions de modèle BD-700-2A12 portant les numéros de série 70097 et suivants. Les pièces visées n'ont pas été installées sur les avions du groupe B pendant la fabrication, mais elles ont pu être posées après la livraison.

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 CN CF-2022-36 (18 juillet 2022), il est interdit de poser toute pièce visée sauf s'il s'agit d'une pièce en bon état de service.

Partie II – Vérification et révision du programme d'entretien – Applicable aux avions du groupe B dont la date de fabrication est identique ou antérieure à la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-36 (18 juillet 2022)

- A. Dans les 60 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-36 (18 juillet 2022), 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 ou à l'intérieur du carnet de bord de l'avion.
- 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, il faudra alors, pour chacun des emplacements où une pièce visée a été posée ou peut avoir été posée :
 - a. la partie III de la présente CN doit être respectée; et
 - b. la partie IV de la présente CN doit être respectée.
- C. Si la vérification des dossiers d'entretien permet de confirmer qu'aucune pièce visée n'a été posée depuis la date de fabrication de l'avion, alors les parties III et IV de la présente CN ne sont pas applicables.

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, conformément aux exigences de la partie II de la présente CN

- A. À partir de 90 jours après la date d'entrée en vigueur de la CN CF-2022-36 (18 juillet 2022), 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 figurant à l'annexe A de la présente CN.
- B. La partie III de la présente CN ne s'applique pas aux avions qui ont déjà réalisé la partie IV de la présente CN.

Partie IV – Mise à l'essai et remplacement des éléments sensibles de détection de surchauffe visés – Applicable à tous les avions du groupe A et aux avions du groupe B, conformément aux exigences de la partie II de la présente CN

- A. Pour les avions du groupe A : dans les 3500 heures de temps dans les airs ou dans les 120 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, mettre à l'essai les éléments sensibles de détection de surchauffe visés pour déterminer s'il y a un remplissage de sel insuffisant conformément aux consignes d'exécution du SB de BA.

- B. Pour les avions du groupe B, aux emplacements précisés par la vérification des dossiers d'entretien effectuée conformément à la partie II de la présente CN : dans les 3500 heures de temps dans les airs ou dans les 120 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, mettre à l'essai les éléments sensibles de détection de surchauffe visés pour déterminer s'il y a un remplissage de sel insuffisant conformément aux consignes d'exécution du SB de BA.
- C. Pour chaque élément sensible qui répond aux critères PASS du SB de BA, avant le prochain vol, marquer l'élément sensible au moyen d'une marque témoin conformément aux consignes d'exécution du SB de BA.
- D. Pour chaque élément sensible qui répond aux critères FAIL du SB de BA, avant le prochain vol, remplacer l'élément sensible par une pièce en bon état de service conformément aux consignes d'exécution du SB de BA.

Annexe A

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 : – 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. Alimenter 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"> – 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 – 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 : <ul style="list-style-type: none"> – 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 : <ul style="list-style-type: none"> – 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 : <ul style="list-style-type: none"> – 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 : <ul style="list-style-type: none"> – 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 : <ul style="list-style-type: none"> – 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, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jenny Young

Émise le 9 mars 2023

Contact :

Barry Devereux, 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, ou tout Centre de Transports Canada.