



N°	1/2
CF-2012-32	
Date d'émission	
13 décembre 2012	

CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

La présente consigne de navigabilité (CN) est peut-être applicable à un aéronef qui serait, selon nos dossiers, immatriculé à votre nom. Les CN sont publiées en vertu du **Règlement de l'aviation canadien (RAC) 521, Division X**. Selon le **RAC 605.84** et les détails de l'**Appendice H de la Norme 625 du RAC**, un aéronef immatriculé au Canada ne demeure en état de navigabilité que s'il continue à respecter toutes les CN qui lui sont applicables. L'autorité de vol de l'aéronef risque de ne pas demeurer en vigueur si l'on ne se conforme pas aux exigences d'une CN. Pour faire une demande d'un autre moyen de se conformer, il faut répondre aux exigences du **RAC 605.84** et de la **Norme** mentionnée ci-dessus.

Cette CN a été publiée par la division du Maintien de la navigabilité (AARDG), direction de la Certification nationale des aéronefs, Transports Canada, Ottawa, tél. 613-952-4357.

Numéro : CF-2012-32

Sujet : Système de protection contre le givrage – incapacité à détecter une défaillance du réchauffeur de l'antenne anémométrique numéro 2

En vigueur : 7 janvier 2013

Applicabilité : Les aéronefs de modèle BD-700-1A10 de Bombardier Inc. avec tout certificat de type supplémentaire de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) figurant dans le tableau 1, section 1.A « Effectivity », de la révision 01 du bulletin de service 700-30-021 de Bombardier, en date du 21 novembre 2012.

Conformité : Dans les 800 heures de temps dans les airs ou dans les 15 mois, selon la première de ces deux éventualités, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN à moins que ce ne soit déjà fait.

Contexte : L'avionneur a déterminé que certains centres de finition ont utilisé le circuit logique du dispositif de surveillance réchauffeurs/freins (HBMU) pour contrôler la tension de la ligne des réchauffeurs de drain profilé. Le même circuit logique sert également à contrôler la tension de la ligne du réchauffeur de l'antenne anémométrique numéro 2. Étant donné que les réchauffeurs de drain profilé sont montés en parallèle avec le circuit du réchauffeur de l'antenne anémométrique numéro 2, le HBMU pourrait être incapable de détecter une défaillance de ce dernier circuit.

Une défaillance non détectée des deux réchauffeurs d'antenne anémométrique pourrait avoir des conséquences néfastes sur les caractéristiques de vol de l'aéronef dans des conditions givrantes.

La présente CN rend obligatoire une modification au circuit de câblage actuel du réchauffeur de drain profilé afin de corriger l'incapacité du HBMU à détecter une défaillance du réchauffeur de l'antenne anémométrique numéro 2 et d'éliminer ainsi les risques potentiels que constitue une défaillance non détectée de ce réchauffeur.

Mesures correctives : Incorporer le certificat de type supplémentaire (CTS) SA12-31. La révision 01 du bulletin de service (BS) 700-30-021 de Bombardier, en date du 21 novembre 2012, ou toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, renferme les instructions approuvées sur la façon d'incorporer le CTS SA12-31.

Les aéronefs sur lesquels on a incorporé la demande de service de mesure de soutien technique (SRPSA) pertinente mentionnée dans le tableau 3, et le tableau 4 selon le cas, de la section 1.A « Effectivity » du BS susmentionné satisfont aux exigences de la présente CN.

L'incorporation du CTS SA12-31, avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, conformément aux consignes d'exécution de la version originale du BS 700-30-021, en date du 28 août 2012, satisfait également aux exigences de la présente CN.

Autorisation : Pour le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Robin Lau
Chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

Contact : Robert Farinas, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4357, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique ADs@tc.gc.ca ou tout Centre de Transports Canada.