



N°	CF-2013-25	1/2
Date d'émission	15 août 2013	

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-2013-25

Sujet : Radiobalise de repérage d'urgence – anomalies dans le câblage de la batterie

En vigueur : 26 août 2013

Applicabilité : Les radiobalises de repérage d'urgence (ELT) des modèles RESCU 406AF et 406AFN de Honeywell ASCa Inc. comportant l'émetteur de référence 1152682-1, -2 et -3

Remarque : On sait que ces émetteurs d'ELT sont installés dans les séries/modèles d'avions suivants et/ou leurs variantes, sans s'y limiter :

The Boeing Company: 717, 727, 737, 747, 757, 767, 777, 787, MD-11, MD-80 et MD-90

Lockheed Martin Corporation: 382

Airbus : A300, A310, A320, A321, A330, A340 et A380

ATR – GIE Avions de Transport Régional : ATR42 et ATR72

Dassault Aviation : Falcon 7X

Conformité : Dans les 150 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à moins que ce ne soit déjà fait.

Contexte : À la suite d'un événement où un incendie a éclaté dans un aéronef en stationnement inoccupé, l'Air Accidents Investigation Branch (AAIB) du Royaume-Uni a effectué une enquête pour déterminer la cause de l'incendie. L'enquête est toujours en cours, mais les renseignements préliminaires indiquent qu'il y a eu une combustion dans la région de l'émetteur de l'ELT. Après cet événement, l'inspection des émetteurs d'ELT en service a révélé des anomalies dans le câblage de la batterie à l'intérieur de l'émetteur qui pourraient entraîner un court-circuit. L'AAIB a souligné qu'en cas de court-circuit, la batterie de l'ELT pourrait fournir l'énergie pour une combustion.

La présente CN est publiée à titre préventif pour traiter la possibilité d'un incendie causé par des anomalies dans le câblage soit de l'émetteur d'ELT ou la batterie d'ELT. En attendant les résultats de l'enquête d'AAIB, Transports Canada peut réviser la présente CN ou rendre obligatoire des mesures correctives additionnelles.

Mesures correctives :

1. Effectuer une inspection non récurrente des émetteurs d'ELT précisés à la rubrique « Applicabilité » de la présente CN et portant les numéros de série précisés à la rubrique « Effectivity » de la révision 1 du bulletin de service d'alerte (BSA) 1152682-23-A22 de Honeywell conformément aux consignes d'exécution de la révision 1 du BSA 1152682-23-A22 de Honeywell en date de 8 août 2013, ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada. Dans le cas des émetteurs installés dans l'aéronef, retirer l'émetteur avant l'inspection en suivant les instructions spécifiées par le fabricant de l'aéronef ou l'autorité de navigabilité locale.

En vertu du **RAC 202.51** le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien doit aviser par écrit le ministre de tout changement de nom ou d'adresse, dans les sept jours suivant ce changement

Pour demander un changement d'adresse, veuillez contacter le **Centre des communications de l'Aviation civile (AARC)** à **Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8** ou **1-800-305-2059** ou www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/centre/address.asp

Canada

2. Si une anomalie est relevée durant l'inspection, effectuer la rectification applicable conformément aux consignes d'exécution du BSA cité ci-dessus avant de remettre en service l'émetteur.
3. Réinstaller tout émetteur qui a été retiré de l'aéronef à l'aide des instructions spécifiés par le fabricant de l'aéronef ou l'autorité de navigabilité locale et effectuer toute mesure de remise en service applicable conformément aux consignes d'exécution du BSA cité ci-dessus.
4. Les inspections et rectifications effectuées conformément aux consignes d'exécution de la révision 0 du BSA cité ci-dessus avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN respectent les exigences des paragraphes 1 à 3 de la présente CN.
5. Les inspections et rectifications effectuées conformément aux Multi Operator Messages suivants de Boeing avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN respectent les exigences des paragraphes 1 à 3 de la présente CN.

Numéro de Multi Operator Message de Boeing
MOM-MOM-13-0597-01B
MOM-MOM-13-0593-01B
MOM-MOM-13-0594-01B
MOM-MOM-13-0595-01B
MOM-MOM-13-0596-01B
MOM-MOM-13-0570-01B

6. À la date d'entrée en vigueur de la présente CN, il est interdit de suivre les instructions de maintenance des manuels de maintenance des composants (CMM) de Honeywell qui ont été publiés avant ceux indiqués ci-dessous pour le remplacement de la batterie de l'émetteur d'ELT précisé à la rubrique Applicabilité de la présente CN.

Référence d'émetteur	CMM de Honeywell	Révision temporaire
1152682-1	23-24-01 révision 8	23-1
1152682-2, -3	23-24-02 révision 7	23-1
1152682-2 (posé dans les Boeing 787 seulement)	23-24-04 révision 2	23-1

Autorisation : Pour le ministre des Transports,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Philip Tang
 Chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

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