

CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

définie par le Secrétariat Général à l'Aviation Civile

Les examens ou modifications décrits ci-dessous sont impératifs. Le non respect des consignes de navigabilité entraîne la suspension de la validité du Certificat de Navigabilité (voir arrêté sur les conditions de navigabilité des aéronefs civils).

BATTERIES AU CADMIUM-NICKEL

Cette consigne s'applique à tous les aéronefs de construction américaine ayant un circuit électrique principal comprenant une batterie au Cadmium-Nickel pouvant être utilisée pour le démarrage des moteurs ou du groupe auxiliaire de puissance (A.P.U.).

Cette consigne ne s'applique pas :

- aux aéronefs pour lesquels l'intensité de charge de la batterie est régulée automatiquement afin d'éviter une surchauffe batterie ;
- aux aéronefs équipés d'un système de contrôle de température et d'alerte de surchauffe batterie et dotés d'un dispositif et d'une procédure permettant d'interrompre la charge de la batterie en cas de surchauffe de celle-ci ;
- aux aéronefs équipés d'un système de contrôle et d'alerte de défaillance de batterie et dotés d'un dispositif et d'une procédure permettant d'interrompre la charge de la batterie en cas de défaillance de celle-ci ;
- aux avions LEAR JET modèles 23, 24 et 25 (ces derniers font l'objet de la C.N. 72-5 (IMP)).

CONDITIONS D'APPLICATION

- 1/ - Pour les batteries de moins de 50 A/h comprenant des éléments dont les bacs sont en polystyrène, installées sur des aéronefs à moteurs à turbine, appliquer dans les 10 h suivant la parution de la C.N. 72.122 (IMP) l'une des deux actions suivantes :
 - 1.1/ - Remplacer tout élément ayant un bac en polystyrène par un élément équivalent ayant un bac en polyamide.
 - 1.2/ - Remplacer toute batterie comprenant des bacs d'éléments en polystyrène par une batterie approuvée ne comprenant que des bacs d'éléments en polyamide.
- 2/ - Pour toutes les batteries, dans les 10 h suivant la parution de la C.N. 72.122 (IMP) (sauf si déjà appliqué dans les précédentes 50 h) et ensuite dans les 7 jours ou dans les 30 h (choisir la plus tardive des deux échéances) suivant l'utilisation de la batterie pour un démarrage (réussi ou manqué) moteur ou A.P.U. : inspecter visuellement la batterie y compris les barettes entre les éléments et les parties supérieures des éléments pour détermination de dommages éventuels dus à un échauffement ou bien appliquer
..//..

Date : 23.4.74

Matériel : BATTERIES AU CADMIUM-NICKEL

Référence : 74-41 (IMP)

une procédure approuvée donnant les mêmes garanties de détermination des dommages éventuels que l'inspection de la batterie.

3/ - Dans le cas où les actions demandées en 2 mettraient en évidence des dommages de la batterie par échauffement, appliquer, avant tout vol, l'une des deux actions suivantes :

3.1 - Remplacer la batterie par une batterie équivalente en bon état.

3.2 - Sur les aéronefs approuvés pour être utilisés sans que cette batterie soit opérationnelle, débrancher celle-ci.

4/ - Sauf dans les cas prévus au chapitre 6, accomplir l'une des actions suivantes avant le 1er février 1974.

4.1 - Installer un système approuvé de régulation de l'intensité de charge de batterie.

4.2 - Installer un système approuvé de contrôle de température et d'alerte de surchauffe batterie et prévoir un dispositif ainsi qu'une procédure approuvés permettant d'interrompre la charge de la batterie en cas d'alerte de surchauffe de celle-ci.

4.3 - Installer un système approuvé de contrôle et d'alerte de défaillance de batterie et prévoir un dispositif et une procédure approuvés permettant d'interrompre la charge de la batterie en cas de défaillance de celle-ci.

4.4 - Remarque : Aux §§ 4.1, 4.2 et 4.3, il faut entendre par systèmes dispositifs et procédures approuvés des systèmes dispositifs et procédures étudiés par le constructeur de l'aéronef pour répondre à l'A.D 72.19.4 et faisant l'objet d'un Bulletin-Service approuvé par la F.A.A.

5/ - Les actions prévues aux chapitres 2 et 6 ne sont plus exigées après l'application des modifications prévues au chapitre 4.

5/ - Les utilisateurs peuvent bénéficier d'un report jusqu'au 1.10.74 de la date limite d'application des modifications prévues au Ch. 4 dans les conditions suivantes :

6.1 - Une demande doit être adressée au district du BUREAU VERITAS dont relève le demandeur ; cette demande doit comporter un programme planifié de mise en place des dispositifs prévus au ch.4.

6.2 - Cette demande doit décrire les dispositions prises pour appliquer, jusqu'à mise en place des dispositifs ci-dessus, les mesures suivantes :

a/ - Une batterie ne doit pas être utilisée plus de 2 fois pour démarrer ou tenter de démarrer un moteur ou un A.P.U.

b/ - Après la première utilisation, la batterie doit être inspectée et remplacée avant tout vol si elle indique des signes de surchauffe.

c/ - Après la seconde utilisation, la batterie doit être remplacée.

../..

d/ - La batterie déposée doit alors subir, pour pouvoir être réinstallée sur avion, un cycle de décharge approfondie (deep cycle).

NOTA

Tout report ultérieur devra, pour être pris en considération, être accompagné de la preuve que les trousseaux de modification ont été commandés avant le 1.2.74.

Cette C.N. annule et remplace la C.N. 74.20 (IMP).

Date d'entrée en vigueur : 30 AVRIL 1974

Cf. A.D. FAA 72-19-4 Amdt 39.1521 du 20.9.72 (A.D. annulant l'A.D. 71.21.5 Amdt 39.1302 révisée par Amdt 39-1333 du 16.11.71) révisée par Amdt 39.1598 du 6.3.73 révisée par Amdt 39-1723 du 19.9.73 révisée par Amdt 39.1782 du 1.2.74.