



No. N°	AL-2006-01R5	1/3
Date	2008-02-22	

## SERVICE DIFFICULTY ALERT

This Service Difficulty Alert brings to your attention a potential hazard identified by the Service Difficulty Reporting Program. It is a non-mandatory notification and does not preclude issuance of an airworthiness directive.

### CESSNA 208 (CARAVAN) SERIES

#### OPERATION INTO KNOWN OR FORECAST ICING CONDITIONS

The Cessna Model 208 and 208B (Caravan) airplanes (C208), when appropriately equipped, are certified for flight into the continuous maximum and intermittent maximum icing conditions specified in Federal Aviation Regulations (FAR) 25, Appendix C, in accordance with FAR 23.1419. However, there have been numerous documented cases of icing related accidents/incidents involving the operation of the C208.

Revision 5 is issued to inform owners, operators and pilots of C208 airplanes that specific training for flight into icing conditions is required to be successfully completed by the pilot in command within the preceding 12 calendar months for any flight into known or forecast icing conditions.

The required training, provided by Cessna Aircraft Company, is identified in the Limitations section (Section 2) to Supplement S1 of the Pilot's Operating Handbook (POH)/Airplane Flight Manual (AFM), "Known Icing Equipment", dated 20 February 2007. Completion of either of the following courses will meet this training requirement:

Caravan Cold WX OPS Onsite C14694 (CAC14694)  
Caravan Cold WX OPS Online C14695 (CAC14695)

Owners, Operations Managers, Chief Pilots and Training Pilots should ensure their programs meet the training requirements in the applicable Supplement S1. Operators should also ensure their pilots are aware of the information contained in FAA Safety Alert For Operators (SAFO) 07009, dated 30 November 2007, which is intended to inform pertinent owners, operators and FAA certified entities of these new training requirements.

## ALERTE AUX DIFFICULTÉS EN SERVICE

Cette alerte aux difficultés en service a pour but d'attirer votre attention sur une condition possiblement hasardeuse qui a été révélée par le Programme de rapports de difficultés en service. Elle est une notification facultative et n'exclut pas nécessairement la publication d'une consigne de navigabilité.

### CESSNA 208 (CARAVAN)

#### UTILISATION DANS DES CONDITIONS GIVRANTES CONNUES OU PRÉVUES

Lorsqu'ils sont convenablement équipés, les avions Cessna des modèles 208 et 208B (Caravan) (C208) sont certifiés pour le vol dans des conditions de givrage maximal continu et de givrage maximal intermittent prévues à l'appendice C des Federal Aviation Regulations (FAR) 25, conformément à la FAR 23.1419. Par contre, il existe de nombreux cas documentés d'incidents ou d'accidents liés au givrage lors de l'utilisation d'avions C208.

La révision 5 est publiée dans le but d'informer les propriétaires, les exploitants et les pilotes des avions C208 que pour effectuer tout vol dans des conditions givrantes connues ou prévues, le pilote aux commandes doit avoir suivi avec succès, au cours des 12 mois civils précédents, une formation portant spécifiquement sur le vol dans des conditions givrantes.

La formation requise, dispensée par la firme Cessna Aircraft Company, est stipulée dans la rubrique des Limitations (Section 2) du Supplément S1 du manuel d'utilisation de l'avion (POH)/manuel de vol de l'avion (AFM), « Équipement pour conditions givrantes connues », en date du 20 février 2007. La réussite de l'un des deux cours de formation suivants répondra à l'exigence de formation :

Caravan Cold WX OPS Onsite C14694 (CAC14694)  
Caravan Cold WX OPS Online C14695 (CAC14695)

Les propriétaires, gestionnaires de l'exploitation, pilotes en chef et pilotes instructeurs doivent s'assurer que leurs programmes répondent aux exigences de formation stipulées dans le Supplément S1 pertinent. Les exploitants doivent également s'assurer que leurs pilotes soient informés du contenu de la Safety Alert For Operators (SAFO) n° 07009 de la FAA, en date du 30 novembre 2007, laquelle a pour but d'informer les propriétaires, les exploitants et les entités certifiés par la FAA de ces nouvelles exigences de formation.

A copy of the SAFO can be obtained from the following link:

[http://www.faa.gov/other\\_visit/aviation\\_industry/airline\\_operators/airline\\_safety/safo/all\\_safos/](http://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/airline_operators/airline_safety/safo/all_safos/)

The FAA issued Airworthiness Directive (AD) 2007-10-15, amendment 39-15056. This AD became effective 21 June 2007, and superseded AD 2006-06-06.

AD 2007-10-15 identifies the latest Applicable AFM Supplement document as listed in the table below:

Supplement S1		
Document	Aircraft	Revision Date
D1307-S1-09	208 ~ 600 SHP	20 February 2007
D1352-S1-10	208 ~ 675 SHP	20 February 2007
D1309-S1-10	208B ~ 600 SHP	20 February 2007
D1329-S1-10	208B ~ 675 SHP	20 February 2007

Transport Canada further recommends that Cessna Caravan C208 operators:

- 1) Develop Standard Operating Procedures (SOPs) for the C208 in conjunction with the C208 AFM, Supplements, and all ADs issued to date, and to ensure that flight crews understand the complexity of operating the C208 in icing conditions in accordance with the AFM, Supplements and ADs. The following link will aid in the development of Single Crew SOP:

<http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/commerce/manuals/singlecrewSOP/menu.htm>

- 2) Exercise caution when dispatching into, or operating in forecast or known icing conditions along an intended route. Use all available resources (weather forecast, Air Traffic Services, PIREPS, etc.) to ascertain the presence of icing conditions. Reports of icing conditions should be considered to be prohibitive where those conditions meet or exceed the definition of moderate or greater icing conditions for the Cessna Caravan C208 airplanes as defined in applicable ADs, AFMs and AMOCs.
- 3) Consider delaying departure when icing conditions will be encountered immediately after take-off and for a prolonged period in cruise.
- 4) Develop and review exit strategies to be used

Le lien suivant permet de consulter cette SAFO :

[http://www.faa.gov/other\\_visit/aviation\\_industry/airline\\_operators/airline\\_safety/safo/all\\_safos/](http://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/airline_operators/airline_safety/safo/all_safos/)

La FAA a publié la consigne de navigabilité (CN) 2007-10-15, modification 39-15056, laquelle est entrée en vigueur le 21 juin 2007 et a remplacé la CN 2006-06-06.

LA CN 2007-10-15 précise le document Supplément au AFM pertinent le plus récent, comme on peut le voir dans le tableau suivant :

Supplément S1		
Document	Aéronef	Date de révision
D1307-S1-09	208 ~ 600 SHP	20 février 2007
D1352-S1-10	208 ~ 675 SHP	20 février 2007
D1309-S1-10	208B ~ 600 SHP	20 février 2007
D1329-S1-10	208B ~ 675 SHP	20 février 2007

Transports Canada recommande en outre que les exploitants de Cessna Caravan C208 :

- 1) Élaborent des procédures d'utilisation normalisées (SOP) pour le C208 à partir du manuel de vol du C208, des suppléments et de toutes les consignes de navigabilité (CN) publiées jusqu'à présent, et qu'ils s'assurent que les équipages de conduite comprennent la complexité de piloter le C208 en conditions givrantes, conformément au manuel de vol, aux suppléments et aux CN. Le lien suivant aidera à l'élaboration d'une SOP pour un seul pilote:
- <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/commerce/manuals/monopilote/menu.htm>
- 2) Fassent preuve de prudence lorsqu'on fait partir un avion ou qu'on vole dans des conditions givrantes connues ou prévues le long d'une route prévue. Utiliser toutes les ressources accessibles (prévisions météorologiques, services de la circulation aérienne, PIREP, etc.) pour confirmer la présence de conditions givrantes. Les rapports de conditions givrantes doivent être considérés comme interdisant tout vol si les conditions sont égales ou supérieures à la définition de conditions givrantes modérées ou supérieures pour les avions Cessna Caravan C208, comme l'indiquent les CN, les manuels de vol et les AMOC pertinents;
  - 3) Envisagent de retarder le départ lorsque des conditions givrantes seront présentes tout de suite après le décollage et pour une période prolongée pendant le vol en croisière.

in case of an icing encounter and consider taking evasive action immediately upon encountering icing conditions, in anticipation that icing conditions can change rapidly and possibly overwhelm the aircraft protection systems.

- 5) Do not retract the flaps until the airframe is clear of ice if the airplane has been operated in icing with the flaps extended.

For further information contact a Transport Canada Centre, or Mr. Wayne Chapin, Chief, Operational and Certification Standards, Ottawa, telephone 613 993-6975, or e-mail chapinw@tc.gc.ca

For Director, National Aircraft Certification

- 4) Élaborent et passent en revue des stratégies prévoyant une échappatoire à utiliser s'ils doivent faire face à des conditions givrantes, et envisagent des mesures d'évitement immédiatement après s'être retrouvés en conditions givrantes, compte tenu du fait que ces conditions givrantes risquent de changer rapidement et de dépasser les possibilités des systèmes de protection de l'avion.

- 5) Ne rentrent pas les volets tant que la cellule n'aura pas été débarrassée du givre si l'avion a volé dans des conditions givrantes volets sortis;

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec un Centre de Transports Canada ou avec M. Wayne Chapin, Chef des normes de certification et d'opération, à Ottawa, téléphone 613 993-6975, ou courrier électronique chapinw@tc.gc.ca.

Pour le Directeur, Certification nationale des aéronefs



P. Tang  
Acting Chief, Continuing Airworthiness  
Chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

**Note:** For the electronic version of this document, please consult the following Web address:

**Nota :** La version électronique de ce document se trouve à l'adresse Web suivante :

[www.tc.gc.ca/CivilAviation/certification/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/certification/menu.htm)