



# 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-2018-32R1

**Date d'entrée en vigueur :**

21 août 2020

**ATA :**

22

**Certificat de type :**

A-276

**Sujet :**

Système de vol automatique – Limites et procédures en situation anormale du manuel de vol de l'avion (MVA) – Perte de vitesse en mode de capture d'altitude ALT CAP à bas niveau avec une panne moteur simple

**Révision :**

Remplace CN CF-2018-32, émise le 10 décembre 2018.

**Applicabilité :**

Les avions de MHI RJ Aviation ULC. (anciennement Bombardier Inc.) modèle CL-600-2B19, CL-600-2C10, CL-600-2C11, CL-600-2D15, CL-600-2D24 et CL-600-2E25.

**Conformité :**

Tel qu'indiqué ci-dessous, à moins que ce ne soit déjà fait.

**Contexte :**

Il a été déterminé que, en mode ALTS CAP ou (V) ALTS CAP, le système de guidage/pilote automatique ne tient pas compte des pannes moteur lors de la capture d'une altitude. Si une panne moteur survenait pendant ou avant la montée en mode ALTS CAP ou (V) ALTS CAP, la vitesse indiquée pourrait chuter de façon importante sous la vitesse d'utilisation sécuritaire. Une intervention rapide de l'équipage pourrait être nécessaire pour maintenir une vitesse d'utilisation sécuritaire.

La CN CF-2018-32 rendait obligatoire l'introduction de limites et d'une procédure en situation anormale dans le MVA pour corriger la condition dangereuse mentionnée ci-dessus.

Depuis l'émission de la CN CF-2018-32, il a été découvert que les modifications imposées au MVA présentées au Chapitre 02 section Limites et au Chapitre 05 Procédures en situation anormale ne comportaient pas de renvoi au mode (V) ALTV CAP.

Le risque que la vitesse indiquée chute en dessous de la vitesse d'utilisation sécuritaire pendant ou avant une montée avec une panne moteur en mode de capture d'altitude (V) ALTV CAP existe aussi dans ce mode.

La présente révision, CN CF-2018-32R1, rend obligatoire les modifications apportées aux limites et aux procédures en situation anormale du MVA pour corriger les avertissements ajoutés conformément à la CN CF-2018-32. Les limites et les procédures en situation anormale renvoient maintenant aux modes ALTS CAP, (V) ALTS CAP ou (V) ALTV CAP. Le CL-600-2B19 ne dispose pas du mode de capture d'altitude (V) ALTV CAP.

**Mesures correctives :**

- A. Dans les 60 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, faire ce qui suit :  
Modifier le MVA applicable approuvé par Transports Canada en incorporant le ou les avertissements ajoutés au chapitre 02 LIMITES – Limites du système (2) Système de vol automatique et au nouveau

chapitre 05 PROCÉDURES ANORMALES (C) Panne moteur pendant une montée en mode ALTS CAP ou (D) Panne moteur pendant une montée en mode (V) ALTS CAP ou (V) ALTV CAP le cas échéant, conformément au tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1

Modèle d'avion	Numéro du MVA	Révision du MVA
CL-600-2B19	CSP-A-012	Révision 73 du MVA en date du 3 janvier 2020 ou toute révision ultérieure de la présente procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2C10, CL-600-2C11	CSP-B-012	Révision 31 du MVA en date du 8 mai 2020 ou toute révision ultérieure de la présente procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2D15, CL-600-2D24	CSP-C-012	Révision 24 du MVA en date du 27 mars 2020 ou toute révision ultérieure de la présente procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2E25	CSP-D-012	Révision 23 du MVA en date du 14 février 2020 ou toute révision ultérieure de la présente procédure approuvée par Transports Canada.

B. Les avions dont le MVA a été précédemment modifié par des versions antérieures approuvées, selon le cas, conformément au tableau 2 ci-dessous, seront conformes à l'intention du paragraphe A :

Tableau 2

Modèle d'avion	Numéro du MVA	Révision du MVA
CL-600-2B19	CSP A-012	Révision 68 du MVA en date du 4 août 2017 ou toute révision ultérieure de la présente procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2C10, CL-600-2C11	CSP-B-012	Révision 29 du MVA en date du 20 septembre 2019 ou toute révision ultérieure de la présente procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2D15, CL-600-2D24	CSP-C-012	Révision 22 du MVA en date du 7 juin 2019 ou toute révision ultérieure de la présente procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2E25	CSP-D-012	Révision 22 du MVA en date du 6 septembre 2019 ou toute révision ultérieure de la présente procédure approuvée par Transports Canada.

C. Aviser tous les équipages de conduite des changements apportés par les révisions du MVA de Transports Canada énumérées ci-dessus.

#### Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Robert Farinas

Émise le 7 août 2020

#### Contact :

Philip Lynch, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639 télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique [AD-CN@tc.gc.ca](mailto:AD-CN@tc.gc.ca) ou tout centre de Transports Canada.