



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-2019-09

Date d'entrée en vigueur :

21 mars 2019

ATA :

34

Certificat de type :

A-234

Sujet :

Système d'avionique – Limites du système de navigation figurant dans le manuel de vol de l'avion – Interdiction de modifier la montée en altitude et d'utiliser la compensation de température du système de gestion de vol (FMS)

Applicabilité :

Les avions de Bombardier Inc. modèle BD-100-1A10 portant les numéros de série 20002 et suivants équipés de la version de logiciel 4.X du FMS-5000.

Remarque : les FMS-5000 ayant la version de logiciel 4.X ne font pas partie de la configuration du certificat de type, mais ils auraient pu être installés en vertu du certificat de type supplémentaire (CTS) SA11-14 délivré par Transports Canada, Aviation civile (TCAC) ou du CTS ST01611WI-D délivré par la Federal Aviation Administration (FAA).

Conformité :

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

Contexte :

Si l'équipage modifie la montée en altitude (CLIMB TO altitude) dans une procédure de départ ou d'approche interrompue, soit manuellement, soit en activant la compensation de température, le FMS annulera la direction du virage prévue par la base de données (le cas échéant) pour l'étape suivante. Le FMS commandera à l'aéronef de virer dans la mauvaise direction après une séquence de montée en altitude (CLIMB TO altitude) pour l'étape, si la direction du virage le plus court diffère de celle du virage nécessaire pour arriver à l'étape suivante. Cela peut mener à une augmentation de la charge de travail de l'équipage et à une possible violation de l'espace aérien du contrôle de la circulation aérienne.

La présente CN rend obligatoire l'ajout d'une limite du système de navigation au manuel de vol de l'avion (MVA) ou à son supplément pour rectifier la situation dangereuse mentionnée ci-dessus.

Mesures correctives :

- A. Dans les 30 jours à partir la date d'entrée en vigueur de la présente CN, modifier le supplément applicable du MVA en y ajoutant la limite du système de navigation visant à interdire la modification de la montée en altitude (CLIMB TO altitude) et l'utilisation de la compensation de température du FMS.

Modèle d'avion	Procédure du MVA	Révision au MVA
BD-100-1A10 Avec CTS SA11-14 de TCAC ou CTS ST01611WI-D de la FAA	Section - 2 Limites – Système de gestion de vol (FMS)	Rockwell Collins, supplément au MVA RCA-0297, révision C ou révision ultérieure approuvée par la FAA.

- B. Dans les 30 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, aviser tous les équipages de conduite des modifications introduites par les révisions au MVA indiquées ci-dessus.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Rémy Knoerr
Émise le 7 mars 2019

Contact :

Marie-Claude Cardinal, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique AD-CN@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.