



# 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-2025-42

**Date d'entrée en vigueur :**

9 septembre 2025

**ATA :**

27

**Certificat de type :**

A-234

**Sujet :**

Commandes de vol - Stabilisateur horizontal - Incapacité du pilote automatique de compenser le stabilisateur horizontal.

**Applicabilité :**

Les avions de Bombardier Inc. modèle BD-100-1A10 (Challenger 300/350) portant tous les numéros de série.

**Conformité :**

Dans les 60 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à moins que ça ne soit déjà fait.

**Contexte :**

Il y a eu plusieurs incidents en service au cours desquels l'équipage a subi un déséquilibre en tangage inattendu lorsque l'équipage a débrayé le pilote automatique. Les enquêtes sur ces incidents ont cerné des facteurs communs qui ont entraîné le déséquilibre en tangage. Avant chaque incident, il y avait des messages du système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage (EICAS) : AP STAB TRIM FAIL (C) suivi par AP HOLDING NU ou ND (C). Des retards subséquents dans la mise en œuvre de ces messages EICAS et la non-stabilisation de la vitesse peuvent entraîner une grave perte de compensation de l'avion. Un débrayage ultérieur du pilote automatique, lorsque le stabilisateur horizontal n'est pas correctement réglé, peut entraîner un mouvement brusque du gouverne de profondeur si la manche n'est pas maintenue fermement.

La présente CN exige une révision du manuel de vol de l'avion (AFM) pour changer le message AP STAB TRIM FAIL (C) d'une procédure anormale à une procédure d'urgence afin de provoquer immédiatement la réaction des pilotes face à ce message de l'EICAS.

La présente CN est considérée comme une mesure provisoire et d'autres mesures pourraient suivre dans une CN ultérieure.

**Mesures correctives :**

A. Modifier l'AFM approuvé par Transports Canada conformément au tableau 1 ci-dessous :

Tableau 1

Modèle d'avion	Procédure de l'AFM	Révision de l'AFM
BD-100-1A10 CH300	Introduction dans la section 01-01. Procédures d'urgence dans les sections 03-01 et 03-14 AP STAB TRIM FAIL (C) Procédures anormales aux sections 05-11, 05-14, AP STAB TRIM FAIL (C), procédure 05-23 PRI STAB TRIM FAIL (C) Défaillance de la compensation des stabilisateurs et 05-41	AFM CSP 100-1, révision 75, en date du 13 juin 2024, ou toute révision ultérieure approuvée par Transports Canada.
BD-100-1A10 CH350	Introduction dans la section 01-01. Procédures d'urgence dans les sections 03-01, 03-14 AP STAB TRIM FAIL (C) Procédures anormales aux sections 05-11, 05-14, AP STAB TRIM FAIL (C), procédure 05-41 PRI STAB TRIM FAIL (C) Défaillance de la compensation des stabilisateurs et 05-41	AFM CH350, révision 41, en date du 13 juin 2024, ou toute révision ultérieure de ce manuel approuvée par Transports Canada.

- B. Informer tous les équipages de conduite des modifications apportées par les révisions des AFM approuvées par Transports Canada indiquées ci-dessus, et exploiter l'avion en conséquence à l'avenir.

**Autorisation :**

Pour la ministre des Transports,

Le chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Craig McAllister

Émise le 26 août 2025

**Contact :**

Isabelle Hallé, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 888-663-3639, ou courrier électronique

[TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.