



# 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-2026-25

**Date d'entrée en vigueur :**

1 juillet 2026

**ATA :**

31

**Certificat de type :**

A-276

**Sujet :**

Système d'indication et d'enregistrement – Messages d'avertissement trompeurs sur le système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage (EICAS) pendant le déploiement de la turbine à air dynamique (ADG)

**Applicabilité :**

Les avions de MHI RJ Aviation ULC (anciennement Bombardier inc.) :

modèles CL-600-2C10, CL-600-2C11, CL-600-2D15, CL-600-2D24 et CL-600-2E25, 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 ce ne soit déjà fait.

**Contexte :**

Il a été découvert lors d'un entraînement sur simulateur que, dans une condition d'alimentation de secours seulement avec l'ADG déployé, l'EICAS envoie de faux messages d'avertissement pour les systèmes qui fonctionnent normalement. Cette découverte a entraîné un essai de déploiement manuel de l'ADG sur un véritable avion d'MHIRJ et les faux messages d'avertissement ont été confirmés.

Une enquête plus approfondie a révélé qu'une définition incorrecte de la logique des messages dans le concentrateur de données (DCU) et qu'une couverture insuffisante des messages d'avertissement dans la procédure – « Electrical - EMER PWR ONLY » du manuel de vol de l'aéronef (AFM). Les faux messages d'avertissement EICAS seront mis en œuvre par les pilotes, où des facteurs de distance d'atterrissage seront appliqués, mais qui ne seront pas réellement requis. Cela peut nécessiter un déroutement vers un aéroport de dégagement ou, si une piste convenable n'est pas à portée, une sortie de piste.

Afin d'atténuer cette situation dangereuse, la présente CN rend obligatoire une modification de l'AFM.

**Mesures correctives :**

- A. Modifier le chapitre 3, « EMERGENCY PROCEDURES » de l'AFM applicable approuvé par Transports Canada, conformément aux figures 1, 2 et 3 de la présente CN. L'incorporation d'une copie des figures 1, 2 et 3 de la présente CN ou la CN elle-même dans l'AFM existant permet de satisfaire à cette exigence.

Figure 1 – Modification de l'AFM – Chapitre 03 – « Emergency Procedures – Double Engine Failure »

<p><b>Chapitre 03 – « Emergency Procedures – POWER PLANT »</b></p> <p><b>C. « Double Engine Failure »</b></p> <p>Après l'étape (6), ajouter :</p> <p>(6a) Commutateur « MACH TRIM » ..... ENGAGE</p> <p>Après l'étape 66 (étape 63 pour le CL-600-2E25), remplacer la <b>NOTE</b> par :</p> <p><b>NOTE</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aucune intervention de l'équipage n'est requise pour les messages suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Messages d'avertissement : « <b>STALL FAIL, PITCH FEEL</b> »</li> </ul> </li> <li>2. N'ajouter aucune correction de performance qui ne figure pas dans cette procédure.</li> <li>3. Les systèmes importants suivants ne sont pas disponibles lorsque les deux moteurs et le groupe auxiliaire de bord (APU) sont en panne :</li> </ol> <p><i>(conserver la liste existante des systèmes non disponibles)</i></p>
---

Figure 2 – Modification de l'AFM – Chapitre 03 – « Emergency Procedures – EMER PWR ONLY »

<p><b>Chapitre 03 – « Emergency Procedures – ELECTRICAL »</b></p> <p><b>A. « EMER PWR ONLY »</b></p> <p>Après l'étape (1), ajouter :</p> <p>(1a) Commutateur « MACH TRIM » ..... ENGAGE</p> <p>Après l'étape 12, remplacer la <b>NOTE</b> par :</p> <p><b>NOTE</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aucune intervention de l'équipage n'est requise pour les messages suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Messages d'avertissement : « <b>STALL FAIL, PITCH FEEL</b> »</li> </ul> </li> <li>2. N'ajouter aucune correction de performance qui ne figure pas dans cette procédure.</li> <li>3. Les systèmes importants suivants ne sont pas disponibles en cas d'alimentation de secours seulement :</li> </ol> <p><i>(conserver la liste existante des systèmes non disponibles)</i></p>
---

Figure 3 – Modification de l'AFM – Chapitre 03 – Emergency Procedures – Loss of All AC Power

<p><b>Chapitre 03 – « Emergency Procedures – ELECTRICAL »</b></p> <p><b>B. « Loss of All AC Power »</b></p> <p><b>S'il est impossible de réinitialiser au moins une génératrice, poursuivre le vol avec l'alimentation par batterie uniquement :</b></p> <p>Supprimer l'étape (5) :</p> <p>(5) Commutateur « STALL PTCT PUSHER » (gauche ou droit) ..... OFF</p> <p>Après l'étape 10 (étape 12 pour le CL-600-2E25), remplacer la <b>NOTE</b> par :</p> <p><b>NOTE</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aucune intervention de l'équipage n'est requise pour les messages suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Messages d'avertissement : « <b>STALL FAIL, PITCH FEEL</b> »</li> </ul> </li> <li>2. N'ajouter aucune correction de performance qui ne figure pas dans cette procédure.</li> <li>3. Les systèmes importants suivants ne sont pas disponibles en cas d'alimentation par batterie uniquement :</li> </ol> <p><i>(conserver la liste existante des systèmes non disponibles)</i></p>
--

- B. Une fois l'AFM existant modifié, informer tous les équipages de conduite des changements, puis utiliser l'avion conformément aux modifications décrites dans les figures 1, 2 et 3 de la présente CN.

**Autorisation :**

Pour le ministre des Transports,

La cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Jenny Young

Émise le 17 juin 2026

**Contact :**

Christopher Banken, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, ou courrier électronique [TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.