



Organisme pour la sécurité  
De l'aviation civile

# F A X U R G E N T

## Département Gestionnaire de la Sécurité

---

Emetteur (From): Fax: **33 01 46 42 65 39**  
N°: 19/22/SB/OSAC/DMGS

Page : Nb de pages: 1 + 2  
Date : 18 novembre 2022

**Destinataire(s) (To): Pour les personnes concernées** (*To whom it may concern*)

---

**OBJET : Avis d'émission de l'AD urgente de TC Canada de référence CF-2022-64**  
(*TC Canada Emergency AD CF-2022-64 issuing notice*).

### AIRBUS CANADA LIMITED PARTNERSHIP

#### BD-500 (A220 Series)

**Pilote automatique – Robustesse de la conception contre l'embrayage par inadvertance du pilote automatique au décollage**

**Le présent fax signale l'émission de la Directive de Navigabilité TC Canada citée en objet dont le texte est joint.**

*This fax reports the issuing of the subject TC Canada AD which is enclosed.*

**Cette AD est, réglementairement, directement applicable sur les aéronefs inscrits au registre français.**

*According to the rules, this AD is directly applicable to the French registered affected aircraft.*



# CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ URGENTE

*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-2022-64

**Date d'entrée en vigueur :**

18 novembre 2022

**ATA :**

22

**Certificat de type :**

A-236

**Sujet :**

Pilote automatique – Robustesse de la conception contre l'embrayage par inadvertance du pilote automatique au décollage

**Applicabilité :**

Les avions d'Airbus Canada Limited Partnership (anciennement C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), Bombardier Inc.) :

Modèle BD-500-1A10 portant tous les numéros de série,

Modèle BD-500-1A11 portant tous les numéros de série.

**Conformité :**

Dans les 7 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à moins que ce ne soit déjà fait.

**Contexte :**

Plusieurs incidents en service ont été rapportés au cours desquels l'équipage a embrayé par inadvertance le pilote automatique soit en tentant d'embrayer l'automanette tard dans la phase de décollage soit en la rembrayant. L'embrayage du pilote automatique à moins de 400 pieds (pi) au-dessus du sol est interdit par le manuel de vol de l'avion (AFM). Actuellement, l'embrayage du pilote automatique n'est pas empêché et avec une vitesse suffisante, l'avion commandera une augmentation de l'assiette en tangage pour atteindre le marqueur d'assiette en tangage visé, ce qui peut provoquer un cabrage prématuré, y compris à des vitesses inférieures à V1 au moment de l'embrayage du pilote automatique. Un cabrage prématuré de l'avion obligera l'équipage à intervenir immédiatement au besoin, et, selon la vitesse, cela pourrait entraîner une collision de la queue avec le sol. Si l'équipage n'interrompt pas le décollage, un cabrage commandé par le pilote automatique à une vitesse inférieure à Vr pourrait entraîner un envol à faible énergie.

Airbus Canada a émis la transmission des opérations aériennes (FOT) A220-FOT-22-00-001 pour fournir des recommandations et des procédures opérationnelles à suivre pour la sélection de l'automanette et en cas de débrayage de l'automanette pendant le décollage. Les exploitants doivent savoir que l'automanette ne peut pas être rembrayée si elle est débrayée au décollage à une vitesse supérieure à 60 nœuds (kt) et à une hauteur de moins de 400 pi. Les équipages ne doivent pas tenter de rembrayer l'automanette si elle est débrayée au décollage, car cela pourrait mener à situation dangereuse si le pilote automatique est embrayé par inadvertance.

La présente CN rend obligatoire une modification de l'AFM pour ajouter un nouvel avertissement concernant l'embrayage du pilote automatique au décollage.

La présente CN constitue une mesure provisoire et d'autres mesures pourraient suivre dans une prochaine CN.

**Mesures correctives :**

- A. Dans l'AFM applicable, modifier la section Limites, afin d'y incorporer la limite spécifiée à la figure 1 de la présente CN.

Pour ce faire, il est possible d'ajouter la présente CN à l'AFM existant de l'avion.

Le fait de conserver la présente CN à bord de l'avion sans l'insérer dans l'AFM, sous forme électronique ou papier, est également acceptable aux fins de conformité à cette mesure corrective.

**Figure 1 Limite**

<p><b>EMBAYAGE DU PILOTE AUTOMATIQUE</b></p> <p><b>AVERTISSEMENT</b></p> <p>L'embrayage du pilote automatique pendant la course au décollage peut entraîner un cabrage prématuré pouvant entraîner une collision de la queue avec le sol, une incapacité à monter ou une perte de maîtrise. Une intervention immédiate de l'équipage est nécessaire.</p>
--

- B. L'utilisation d'une révision de l'AFM qui comprend des renseignements identiques à ceux indiqués au paragraphe A de la présente CN est acceptable pour la conformité à l'exigence du paragraphe A de la présente CN.
- C. Informer tous les équipages de conduite de la nouvelle limite et exploiter l'avion en conséquence à l'avenir.

**Autorisation :**

Pour le ministre des Transports,

Le chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Daniel Gosselin

Émise le 17 novembre 2022

**Contact :**

Daniel Gosselin, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique [TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.