



# 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-2024-19

**Date d'entrée en vigueur :**

13 juin 2024

**ATA :**

27

**Certificat de type :**

A-131

**Sujet :**

Commandes de vol – cabré à l'atterrissage lors de l'utilisation des inverseurs de poussée moteur avec une sortie partielle des volets

**Applicabilité :**

Les avions de Bombardier Inc. :

Modèle CL-600-1A11 portant les numéros de série 1001 à 1085,

Modèle CL-600-2A12 portant les numéros de série 3001 à 3066,

Modèle CL-600-2B16, portant les numéros de série 5001 à 5194, 5301 à 5665, 5701 à 5988 et 6050 à 6190.

**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 :**

Deux contacts queue-sol se sont produits à l'atterrissage d'aéronefs en service alors que leurs volets étaient partiellement sortis. Par la suite, les enquêtes ont permis d'établir que, dans de telles conditions à l'atterrissage, la sollicitation de la gouverne de profondeur appliquée pour la mise en piqué après le posé des roues ne suffisait pas à maintenir le train avant au sol lorsque les inverseurs de poussée étaient déployés. Cette situation, si elle n'est pas corrigée, pourrait mener à un contact queue-sol.

Même si le manuel de vol de l'aéronef (AFM) donne déjà des directives sur la bonne utilisation de la gouverne de profondeur pour la mise en piqué en vue d'éviter un auto-cabrage de l'aéronef, celles-ci ont été enrichies pour atténuer davantage le risque de contact queue-sol à l'atterrissage.

La présente CN exige la révision des procédures en situation d'urgence, normale et anormale de l'AFM.

**Mesures correctives :**

Modifier l'AFM approuvé par Transports Canada pour incorporer les procédures nécessaires, conformément au tableau 1 ci-après.

Tableau 1 : Révision de l'AFM

Modèle d'avion (désignation de mise en marché)  Numéros de série	Procédure de l'AFM	Révision de l'AFM
CL-600-1A11 (variante du Challenger 600)  Numéros de série 1001 à 1085 sans ailettes	Sections traitant des procédures en situation d'urgence et situation normale	AFM PSP 600, révision 116, en date du 25 janvier 2024, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-1A11 (variante du Challenger 600)  Numéros de série 1001 à 1085 avec ailettes	Sections traitant des procédures en situation d'urgence, situation normale et situation anormale	AFM PSP 600-1, révision 107, en date du 25 janvier 2024, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2A12 (variante du Challenger 601)  Numéros de série 3001 à 3066 avec une masse maximale au décollage (MTOW) de 43 100 lb	Sections traitant des procédures en situation d'urgence, situation normale et situation anormale	AFM PSP 601-1A, révision 131, en date du 25 janvier 2024, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2A12 (variante du Challenger 601)  Numéros de série 3001 à 3066 avec une MTOW de 44 600 lb/45 100 lb	Sections traitant des procédures en situation d'urgence, situation normale et situation anormale	AFM PSP 601-1A-1, révision 85, en date du 25 janvier 2024, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2A12 (variante du Challenger 601)  Numéros de série 3001 à 3066 avec moteurs -3A et une MTOW de 43 100 lb	Sections traitant des procédures en situation d'urgence, situation normale et situation anormale	AFM PSP 601-1B, révision 89, en date du 25 janvier 2024, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2A12 (variante du Challenger 601)  Numéros de série 3001 à 3066 avec moteurs -3A et une MTOW de 44 600/45 100 lb	Sections traitant des procédures en situation d'urgence, situation normale et situation anormale	AFM PSP 601-1B-1, révision 87, en date du 25 janvier 2024, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2B16 (variante du Challenger 601-3A/-3R)  Numéros de série 5001 à 5194 avec une MTOW de 43 100 lb	Sections traitant des procédures en situation d'urgence, situation normale et situation anormale	AFM PSP 601-1A-1, révision 109, en date du 25 janvier 2024, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2B16 (variante du Challenger 601-3A/-3R)  Numéros de série 5001 à 5194 avec une MTOW de 44 600 lb/45 100 lb	Sections traitant des procédures en situation d'urgence, situation normale et situation anormale	AFM PSP 601-1A-1, révision 98, en date du 25 janvier 2024, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2B16 (variante du Challenger 604)  Numéros de série 5301 à 5665	Procédures en situation d'urgence au chapitre 3 et procédures en situations anormales au chapitre 5.	AFM PSP 604-1, révision 131, en date du 5 septembre 2023, ou toute révision ultérieure de cette

	Procédure en situation anormale, procédure de panne moteur en approche finale dans le supplément 4/4A/4B, approches de catégorie II.	procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2B16 (variante du Challenger 605) Numéros de série 5701 à 5988	Procédures en situation d'urgence au chapitre 3 et procédures en situations anormales au chapitre 5.  Procédure en situation anormale, procédure en cas de panne moteur en approche finale dans le supplément 4/4A, approches de catégorie II.	AFM PSP 605-1, révision 69, en date du 5 septembre 2023, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.
CL-600-2B16 (variante du Challenger 650) Numéros de série 6050 à 6190	Procédures en situation d'urgence au chapitre 3 et procédures en situations anormales au chapitre 5.  Procédure en situation anormale, procédure en cas de panne moteur en approche finale dans le supplément 4/4A, approches de catégorie II.	AFM PSP 650-1, révision 34, en date du 5 septembre 2023, ou toute révision ultérieure de cette procédure approuvée par Transports Canada.

Aviser tous les équipages de conduite des modifications apportées par les révisions aux AFM indiquées ci-dessus, puis exploiter l'avion en conséquence.

**Autorisation :**

Pour le ministre des Transports,

Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

*ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Jenny Young

Émise le 30 mai 2024

**Contact :**

Danilo Verrelli, Ing., 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.