



## CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

## ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

### ATTENTION:

OWNERS, OPERATORS AND MAINTAINERS OF  
AIRBUS CANADA LIMITED PARTNERSHIP  
(ACLP) AEROPLANES MODEL BD-500-1A10 AND  
BD-500-1A11

### À L'ATTENTION DE :

PROPRIÉTAIRES, EXPLOITANTS ET  
SPÉCIALISTES DE LA MAINTENANCE DES  
AVIONS, MODÈLES BD-500-1A10 ET BD-500-1A11  
D'AIRBUS CANADA LIMITED PARTNERSHIP  
(ACLP)

### LOCALIZER SIGNAL DEVIATION DISTURBANCES

#### PURPOSE:

The purpose of this Civil Aviation Safety Alert is to raise awareness of unexpected localizer signal disturbances on ACLP model BD-500-1A10 and BD-500-1A11 aeroplanes, and to recommend relevant corrective actions to mitigate the issue.

#### BACKGROUND:

In-service events involving unexpected localizer signal disturbances have been reported. These occurrences were identified during Instrument Landing System approaches at various altitudes, including during the rollout phase, and might have resulted in deviations from the normal flight path or ground tracking. In some situations, the approach capability was degraded; in others, the disturbance was subtle enough that it went unnoticed by the flight crew and did not trigger an excessive deviation alert.

Localizer signal disturbances can generate lateral autopilot commands, which may require flight crew intervention by disconnecting autopilot during approach and/or rollout.

### PERTURBATION D'ÉCART DU SIGNAL DE RADIOPHARE D'ALIGNEMENT DE PISTE

#### OBJET :

La présente Alerte à la sécurité de l'Aviation civile vise à sensibiliser à propos de perturbations inattendues du signal de radiophare d'alignement de piste sur les avions, modèles BD-500-1A10 et BD-500-1A11 d'ACLP, et de recommander des mesures correctives pour atténuer ce problème.

#### CONTEXTE :

Des incidents en services liés à des perturbations inattendues du signal de radiophare d'alignement de piste ont été signalés. Ces incidents ont été identifiés au cours des approches avec système d'atterrissage aux instruments à diverses altitudes, y compris durant le roulage à l'atterrissage, et ont possiblement entraîné des écarts par rapport à la trajectoire de vol normale ou à l'alignement normal au sol. Dans certains cas, la capacité d'approche était réduite tandis que dans d'autres, la perturbation était assez subtile pour passer inaperçue par l'équipage de conduite, et n'a pas déclenché d'alerte de déviation excessive.

Les perturbations du signal de radiophare d'alignement de piste peuvent générer des commandes latérales du pilote automatique, ce qui

To address these concerns, ACLP issued Flight Operations Transmission (FOT) A220-FOT-34-50-001 to raise awareness and provide operational recommendations. Subsequently, ACLP's investigation identified improper radome rigging and potentially inadequate electrical bonding as suspected root causes. Consequently, ACLP issued Service Bulletin (SB), BD500-538013 to modify the radome assembly and frame to improve conductivity on applicable aeroplanes.

## RECOMMENDED ACTION:

Transport Canada (TC) recommends that owners, operators and maintainers of ACLP model BD-500-1A10 and BD-500-1A11 applicable aeroplanes incorporate the modifications as described in SB BD500-538013 Issue 001, dated 30 October 2025, or later revisions, to improve conductivity.

For aeroplanes where these recommended modifications have not been incorporated, owners and operators should ensure that all flight crews are aware of and apply the recommended operational procedures and guidelines provided by ACLP FOT A220-FOT-34-50-001 Revision E, dated 04 November 2025, or later revisions.

Within Canada, in accordance with the reporting requirement of Part V, subpart 21 (521) of the Canadian Aviation Regulations, owners, operators and maintainers should submit a Service Difficulty Report (SDR) to TC for the discovery of each reportable service difficulty. (Please note: if any localizer signal disturbance occurs that is noticed and/or affects flight or ground tracking, an SDR should be submitted). Outside Canada, report any

peut exiger l'intervention de l'équipage de conduite à déconnecter le pilote automatique pendant l'approche ou le roulage.

Afin de remédier à ces problèmes, ACLP a publié la transmission des opérations de vol (FOT) A220-FOT-34-50-001 qui vise à sensibiliser à propos de cette situation et de fournir des recommandations opérationnelles. Par la suite, l'enquête menée par ACLP a relevé que les causes fondamentales soupçonnées de cette situation étaient un mauvais réglage du radôme et potentiellement d'une mise à la masse électrique inadéquate. Par conséquent, ACLP a publié le bulletin de service (SB) BD500-538013 pour modifier l'assemblage du radôme et du cadre afin d'améliorer la conductivité sur les avions visés.

## MESURE RECOMMANDÉE :

Transports Canada (TC) recommande aux propriétaires, aux exploitants et aux spécialistes de la maintenance des avions, modèles BD-500-1A10 et BD-500-1A11 d'ACLP, d'incorporer les modifications décrites dans l'édition 001 du SB BD500-538013, en date du 30 octobre 2025, ou de toute révision ultérieure, afin d'améliorer la conductivité.

Dans le cas des avions dont les modifications recommandées n'ont pas été incorporées, les propriétaires et les exploitants devraient s'assurer que tous les membres de l'équipage de conduite connaissent et appliquent les lignes directrices et procédures opérationnelles recommandées dans la FOT A220-FOT-34-50-001, révision E d'ACLP, en date du 4 novembre 2025, ou de toute révision ultérieure.

Au Canada, conformément aux exigences en matière de production de rapports relatifs à la sous-partie 21 de la partie V (521) du Règlement de l'aviation canadien (RAC), les propriétaires, les exploitants et les spécialistes de la maintenance doivent présenter un rapport de difficultés en service (RDS) à TC pour chaque difficulté en service signalée. (Veuillez prendre note qu'il faut soumettre un RDS si une perturbation du signal de radiophare d'alignement de piste survient et est relevée, et/ou a

such occurrence in accordance with local reporting requirements.

une incidence sur l'alignement en vol ou au sol.) À l'extérieur du Canada, ces difficultés doivent faire l'objet de rapport conformément aux exigences locales en matière de production de rapports.

ACLP continues to assess this issue. TC may recommend or mandate additional corrective actions as necessary.

ACLP continue d'évaluer ce problème. TC peut recommander ou rendre obligatoire des mesures correctives additionnelles, au besoin.

### CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, contact a **Transport Canada Centre**; or contact João Falcão, Continuing Airworthiness in Ottawa, by telephone at 1-888-663-3639, or by e-mail at [TC.CAWWEBFEEDBACK-retroactionWebMDLN.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.CAWWEBFEEDBACK-retroactionWebMDLN.TC@tc.gc.ca).

### BUREAU RESPONSABLE :

Pour davantage de renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un Centre de **Transports Canada** ou avec João Falcão, Maintien de la navigabilité à Ottawa, par téléphone au 1-888-663-3639, ou par courriel à [TC.CAWWEBFEEDBACK-retroactionWebMDLN.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.CAWWEBFEEDBACK-retroactionWebMDLN.TC@tc.gc.ca).

*ORIGINAL SIGNED BY/ORIGINAL SIGNÉ PAR*

Jenny Young

Chief, Continuing Airworthiness | Cheffe, Maintien de la navigabilité aérienne  
National Aircraft Certification | Certification nationale des aéronefs

THE TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION SAFETY ALERT (CASA) IS USED TO CONVEY IMPORTANT SAFETY INFORMATION AND CONTAINS RECOMMENDED ACTION ITEMS. THE CASA STRIVES TO ASSIST THE AVIATION INDUSTRY'S EFFORTS TO PROVIDE A SERVICE WITH THE HIGHEST POSSIBLE DEGREE OF SAFETY. THE INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OFTEN CRITICAL AND MUST BE CONVEYED TO THE APPROPRIATE OFFICE IN A TIMELY MANNER. THE CASA MAY BE CHANGED OR AMENDED SHOULD NEW INFORMATION BECOME AVAILABLE.

L'ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (ASAC) DE TRANSPORTS CANADA SERT À COMMUNIQUER DES RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS ET CONTIENT DES MESURES DE SUIVI RECOMMANDÉES. UNE ASAC VISE À AIDER LE MILIEU AÉRONAUTIQUE DANS SES EFFORTS VISANT À OFFRIR UN SERVICE AYANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ AUSSI ÉLEVÉ QUE POSSIBLE. LES RENSEIGNEMENTS QU'ELLE CONTIENT SONT SOUVENT CRITIQUES ET DOIVENT ÊTRE TRANSMIS RAPIDEMENT PAR LE BUREAU APPROPRIÉ. L'ASAC POURRA ÊTRE MODIFIÉE OU MISE À JOUR SI DE NOUVEAUX RENSEIGNEMENTS DEVIENNENT DISPONIBLES.