



## 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 D'AIRBUS CANADA LIMITED PARTNERSHIP (ACLP), MODÈLES BD-500-1A10 ET BD-500-1A11

### ERRONEOUS HEIGHT INDICATION FROM RADIO ALTIMETERS

### AFFICHAGE D'ALTITUDE ERRONÉE EN PROVENANCE DES RADIOALTIMÈTRES

### PURPOSE:

The purpose of this Civil Aviation Safety Alert is to raise awareness of operational effects caused by erroneous height indication from radio altimeters on ACLP model BD-500-1A10 and BD-500-1A11 aeroplanes, and to recommend relevant mitigations to address the issue.

### OBJET :

La présente Alerte à la sécurité de l'Aviation civile vise à sensibiliser à propos des effets opérationnels causés par un affichage d'altitude erronée provenant des radioaltimètres des avions d'ACLP, modèles BD-500-1A10 et BD-500-1A11, et de recommander des mesures d'atténuation pertinentes pour corriger ce problème.

### BACKGROUND:

In-service events have been reported involving unexpected autothrottle (AT) mode changes. These occurrences resulted in AT RETARD mode arming and activation at various phases of flight, thrust mode changes during climb, and erroneous landing gear warning during approach.

ACLP's investigation identified momentary "glitches" in radio altimeter data output as the suspected cause, which can affect AT functionality and the aural warning system.

ACLP issued Flight Operations Transmission (FOT) A220-FOT-22-30-009 and Operations Engineering Bulletin (OEB) 002.01 to raise awareness and provide operational recommendations.

### CONTEXTE :

Des incidents en service ont été signalés impliquant des changements inattendus du mode de l'automanette (AT). Ces incidents ont entraîné un armement et une activation du mode AT RETARD à diverses phases du vol, des changements du mode poussée lors de la montée ainsi que des avertissements du train d'atterrissage erronés durant l'approche.

L'enquête d'ACLP a identifié des anomalies momentanées dans les données de sortie du radioaltimètre comme cause suspectée, ce qui peut affecter la fonctionnalité de l'AT et du système d'alarme sonore.

ACLP a publié la transmission des opérations de vol (FOT) A220-FOT-22-30-009 et le bulletin technique des opérations (OEB) 002.01 pour sensibiliser à

Since then, further investigation has determined that an inadequate thickness of the radio altimeter antenna gel gasket may be a contributing factor to the momentary “glitches” in the radio altimeter data output. The inadequate thickness of the gel gasket may lead to radio altimeter antenna bending, potentially creating internal antenna cracking. As a result, ACLP issued Service Bulletin (SB) BD500-344007 to replace the radio altimeter antenna with a new antenna featuring a modified gasket on applicable aeroplanes.

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

### RECOMMENDED ACTION:

TC recommends that owners, operators and maintainers of ACLP model BD-500-1A10 and BD-500-1A11 applicable aeroplanes affected by unexpected AT behavior and aural warning system anomalies incorporate the modifications as described in ACLP SB BD500-344007 Issue 001, dated 19 December 2025, or later revisions.

Owners and operators should ensure that all flight crews are aware of and apply the recommended operational procedures provided by ACLP FOT A220-FOT-22-30-009 Revision A and OEB 002.01, both dated 19 April 2023, 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 unexpected AT mode change is experienced, an SDR should be submitted). Outside Canada, report any such occurrence in accordance with local reporting requirements.

propos de cette situation et fournir des recommandations opérationnelles.

Depuis, une enquête plus approfondie a déterminé qu'une épaisseur inadéquate du joint en gel de l'antenne du radioaltimètre peut être un facteur contribuant aux anomalies momentanées des données de sortie du radioaltimètre. L'épaisseur inadéquate du joint en gel peut mener à une flexion de l'antenne du radioaltimètre, et potentiellement créer une fissuration interne de l'antenne. Par conséquent, ACLP a publié le bulletin de service (SB) BD500-344007 pour remplacer l'antenne du radioaltimètre par une nouvelle antenne équipée d'un joint modifié sur les avions applicables.

ACLP continue d'évaluer ce problème. Transports Canada (TC) peut recommander ou rendre obligatoire des mesures correctives additionnelles, si nécessaire.

### MESURE RECOMMANDÉE :

TC recommande aux propriétaires, exploitants et aux spécialistes de la maintenance des avions d'ACLP applicable de modèles BD-500-1A10 et BD-500-1A11 visés par des comportements inattendus de l'AT et d'anomalies du système d'alarme sonore, d'incorporer les modifications telles que décrites dans l'édition 001 du SB BD500-344007 d'ACLP, en date du 19 décembre 2025, ou de toutes révisions ultérieures.

Les propriétaires et les exploitants devraient s'assurer que tous les équipages de conduite connaissent et appliquent les procédures opérationnelles recommandées, indiquées dans la révision A du FOT A220-FOT-22-30-009 et dans l'OEB 002.01 d'ACLP, tous deux en date du 19 avril 2023, ou de toutes révisions ultérieures.

Au Canada, conformément aux exigences de notification de la partie V, sous-partie 21 (521) du Règlement de l'aviation canadien, les propriétaires, les exploitants et les spécialistes de la maintenance doivent présenter un rapport de difficultés en service (RDS) à TC à la découverte de chaque difficulté en service devant être signalée. (À noter qu'il faut soumettre un RDS en cas de changement de mode d'AT inattendu). À l'extérieur du Canada, ces difficultés doivent faire l'objet de rapports conformément aux exigences locales en la matière de production de rapports.

**CONTACT OFFICE:**

For more information concerning this issue, contact a **Transport Canada Centre**; or contact Hilary Ross, 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 Transport Canada** ou avec Hilary Ross, 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.