



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-2025-52

Date d'entrée en vigueur :

6 novembre 2025

ATA :

34

Certificat de type :

A-142

Sujet :

Navigation — Brouillage causé par la technologie 5G des services sans fil à large bande de la bande C sur les radioaltimètres lorsqu'ils sont utilisés dans l'espace aérien contigu des États-Unis (É.-U.)

Applicabilité :

Les avions de De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Bombardier Inc.) des modèles DHC-8-100/-200/-300 portant tous les numéros de série.

Conformité :

Tel qu'indiqué ci-dessous, à moins que ce ne soit déjà fait.

Contexte :

Transports Canada (TC) a émis la consigne de navigabilité (CN) CF-2023-46 pour interdire certaines activités aériennes nécessitant les données du radioaltimètre lorsqu'elles ont lieu dans l'espace aérien contigu des États-Unis (É-U) en présence de signaux sans fil de la bande C des services 5G conformément à la CN 2023-10-02 de la Federal Aviation Administration (FAA).

De Havilland a déterminé que le brouillage de la technologie 5G en bande C peut entraîner l'affichage de données radioaltimétriques erronées lorsque l'aéronef est utilisé dans l'espace aérien contigu des É.-U. en présence de signaux sans fil de la bande C des services 5G.

Des données radioaltimétriques erronées peuvent entraîner une détermination incorrecte de la hauteur au-dessus du sol et/ou à un retard dans le passage du mode air au mode sol de l'aéronef. Cela peut se traduire par des lectures radioaltimétriques erronées, des alarmes sonores, une inhibition incorrecte des fonctions de protection de l'aéronef, des oscillations du directeur de vol et du pilote automatique en approche, une augmentation de la distance de course à l'atterrissage et d'arrêt, et d'autres effets inattendus sur le poste de pilotage susceptibles d'accroître la charge de travail du pilote. Dans un environnement 5G, il y a un risque que l'avertisseur sonore de régime bêta et le système de verrouillage de la plage bêta soient inhibés de manière inappropriée, ce qui pourrait entraîner la transition des hélices vers la zone plage bêta et l'inhibition des avertisseurs sonore si les manettes de puissance sont déplacées en position de ralenti de vol. Si elle n'est pas corrigée, cette situation pourrait entraîner une réduction de la capacité de l'équipage de conduite d'assurer la sécurité du vol et de l'atterrissage de l'avion.

Comme mesure finale, la présente CN, CF-2025-52, exige que les avions utilisés dans l'espace aérien contigu des É.-U. soient configurés comme des avions équipés d'un radioaltimètre tolérant. Afin d'atténuer le risque de brouillage particulier du 5G jusqu'à ce que l'avion soit configuré comme un avion équipé d'un radioaltimètre tolérant, la présente CN exige la pose d'affichette à la console et renforce les limitations existantes du AFM et des procédures dans le paragraphe b. de la Partie I.

Mesures correctives :

Les définitions suivantes s'appliquent à la présente CN :

- a. Par **aéroport où la technologie 5G de la bande C** est atténuée, on entend un aéroport où les entreprises de télécommunications ont accepté de limiter volontairement leur déploiement de la technologie 5G à la demande de la FAA, comme il est indiqué dans un avis national de la FAA.
- b. Par **avion avec radioaltimètre tolérant** on entend un avion dont le radioaltimètre, tel qu'il est posé, possède les tolérances indiquées aux paragraphes A.1 et A.2. de la partie 1 de la CN CF-2023-46, en date du 26 juin 2023, démontrées par l'entremise d'une méthode approuvée par la FAA ou TC. Les avions qui répondent aux exigences de la définition d'« avion avec radioaltimètre tolérant » que la FAA a établi à l'alinéa g), définitions de la CN 2023-10-02 de la FAA sont considérés comme des avions possédant un radioaltimètre tolérant.
- c. Par **avion avec radioaltimètre non tolérant**, on entend un avion dont le radioaltimètre, tel qu'il est posé, ne possède pas les tolérances indiquées aux paragraphes A.1 et A.2. de la partie 1 de la CN CF-2023-46, en date du 26 juin 2023. Les avions qui répondent aux exigences de la définition de la FAA d'« avion avec radioaltimètre non tolérant » selon le paragraphe g), définitions, de la CN 2023-10-02 de la FAA sont considérés comme des avions avec radioaltimètre non tolérant.

Partie I — Mesure d'atténuation — Système de verrouillage de la plage bêta et avertisseur sonore de régime bêta : Applicable aux avions équipés d'un radioaltimètre non tolérant qui évoluent dans l'espace aérien contigu des É.-U. :

Dans les 60 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN :

- a. Poser l'étiquette de référence (réf.) 81151129-101 dans le poste de pilotage, à proximité des manettes des gaz, conformément aux consignes d'exécution de la section 3B de la révision A du bulletin de service (BS) 8-11-115, en date du 3 décembre 2012, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne.
- b. Informer tous les membres de l'équipage de conduite du risque d'inhibition du système de verrouillage de la plage bêta et des avertisseurs sonores en présence du brouillage du service sans fil 5G et de la nécessité de strictement respecter les limitations et procédures du AFM suivantes :
 - i. Le point 2.5.8 du AFM sur la limitation de fonctionnement en vol des moteurs interdisant l'utilisation des manettes des gaz en vol en deçà de la position de ralenti de vol.
 - ii. Le point 4.4.1 du AFM sur la procédure d'atterrissage normal retardant la sélection des manettes des gaz de la position de ralenti de vol à la position DISC jusqu'à la confirmation du toucher des roues.

Partie II — Mesure finale — Modification du radioaltimètre : Applicable aux aéronefs équipés d'un radioaltimètre non tolérant qui évoluent dans l'espace aérien contigu des É.-U. :

Dans les 4 mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN :

- a. Pour les avions dotés d'un modèle de radioaltimètre unique ou double RT-300 d'Honeywell, modifier l'avion conformément aux consignes d'exécution de la Section 3 du BS applicable de De Havilland Aircraft of Canada Limited indiquées dans le tableau 1, ou de toute révision ultérieure approuvée par le chef, Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.
- b. La modification de l'avion telle que définie dans le paragraphe II.a de la présente CN met fin aux exigences précisées par la Partie I de la présente CN.

TABLEAU 1 – Bulletins de service applicables par avions

Avions	Radioaltimètre	Numéro BS
DHC-8-300	RT-300 unique	8-34-256 A – 11 décembre 2024
DHC-8-300	RT-300 double	8-34-254B – 2 mai 2024 8-53-87B – 6 mai 2024
DHC-8-100/200	RT-300 unique	8-34-257A – 10 février 2025 8-53-90A – 28 février 2025
DHC-8-100/200	RT-300 double	8-34-258 – 25 septembre 2024 8-53-89 – 16 août 2024

Les avions qui ont été modifiés conformément aux révisions antérieures de ces bulletins de services satisfont à l'intention de la présente CN.

Autorisation :

Pour le ministre des Transports,

Le chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

ORIGINAL SIGNÉ PAR

André Couture

Émise le 23 octobre 2025

Contact :

Philip Lynch, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 1-888-663-3639 ou courrier électronique TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca, ou tout Centre de Transports Canada.