

ADVERTENCIA 001/DOA

La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede resultar de interés para Explotadores, Operadores y/o propietarios de aeronaves en relación a la FAA AD 2021-23-12 y la FAA AD 2021-23-13. Por tal motivo la misma se emite a los efectos de informar, y las recomendaciones en ella contenidas no tienen

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 21 de Febrero de 2022.

DIRIGIDO A:

Explotadores bajo RAAC 121 y RAAC 135, Operadores bajo RAAC 91 y/o propietarios de aeronaves.

MOTIVO:

La FAA ha emitido dos directivas de aeronavegabilidad (2021-23-12 / 13) para todo el transporte con Aeronaves equipadas con radioaltímetro. Estas Directivas fueron impulsadas por la determinación de que no se puede confiar en los radioaltímetros instalados en aeronaves durante su operación sobre espacio aéreo de los Estados Unidos de América, dado que ocasionalmente podrían experimentar interferencias producto de la banda ancha inalámbrica en el rango de 3.7-3.98 GHz, banda de frecuencia **C** utilizada en la tecnología 5G. La mencionada AD, requiere de la revisión de la sección de limitaciones del actual manual de vuelo de aeronave (AFM) para incorporar limitaciones que prohíban ciertas operaciones que requieren datos de radioaltímetro, en presencia de interferencia de 5G en banda C, dichas limitaciones son avisadas por NOTAM. (Se emitirán NOTAM para indicar los aeropuertos específicos donde el radioaltímetro no es confiable debido a la presencia de interferencia de banda ancha inalámbrica 5G C-Band)

ANTECEDENTES:

AD 2021-23-12
AD 2021-23-13 (Helicópteros)

RECOMENDACIONES:

1. Notificar a la Administración Nacional de Aviación Civil a través de los canales de comunicación (PNSO) respecto de operaciones sobre espacios aéreos internacionales y en particular sobre espacio aéreo de los Estados Unidos de América, en las cuales se hayan detectado interferencias en el Radioaltímetro.
2. Realizar consultas al fabricante de la aeronave en relación a enmiendas que se hayan realizado al AFM en relación a la AD 2021-23-12 y AD 2021-23-13, como así también, requerir información a los fabricantes del radioaltímetro sobre posibles efectos de interferencia debido al despliegue de banda ancha inalámbrica en la banda de 3700-3980 MHz.
3. Los titulares de Certificados de Explotador de Servicios Aéreos (CESA), deben utilizar las herramientas de los sistemas de gestión de la seguridad (SMS) para evaluar el riesgo a cada tipo de configuración de radioaltímetro y cómo afecta las operaciones de vuelo típicas.
4. Recordar a los pasajeros que todos los dispositivos electrónicos portátiles permitidos para el transporte en bodega (incluidos los teléfonos inteligentes y otros dispositivos) debe apagarse y protegerse de activación accidental y que el cumplimiento es obligatorio para dispositivos electrónicos portátiles alimentados por batería de litio.

5. Recordar a los pasajeros que coloquen todos los dispositivos electrónicos portátiles en la cabina de pasajeros de la aeronave en un modo sin transmisión (Modo Avión) o apagados.
6. Los operadores deben asegurarse de que sus pilotos sean conscientes de la posible degradación de las capacidades del radioaltímetro y adoptar algún medio para compensar dichas anomalías en vuelo. Tener en cuenta tanto las lecturas erróneas del altímetro como la pérdida de la función del radioaltímetro.
7. Los operadores deben asegurarse de que sus pilotos sean conscientes de la posible degradación de las capacidades de los sistemas de seguridad y otros equipos que dependen de los radioaltímetros y adoptar algún medio para compensar las anomalías resultantes. Considerar tanto la pérdida de función de los sistemas de seguridad y otros sistemas dependientes como las formas en que se pueden detectar un mal funcionamiento.
8. Durante la evaluación por parte de la tripulación de los procedimientos existentes, y el desarrollo de otros nuevos, los operadores deberán considerar la pérdida potencial de confianza de los pilotos en los sistemas de seguridad.
9. Los operadores y pilotos que experimenten anomalías en el funcionamiento del radioaltímetro deben notificar al control de tráfico aéreo tan pronto como sea práctico. Los informes deben incluir tantos detalles como sea posible e incluir información para describir las anomalías del radioaltímetro.

DOCUMENTACIÓN ASOCIADA:

- **FAA AD 2021-23-12** de fecha 7 de Diciembre de 2021
- **FAA AD 2021-23-13** de fecha 7 de Diciembre de 2021
- **SAIB: AIR- 21- 18** de fecha 2 de Noviembre de 2021.