

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CA AV-03/02

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO



PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACION DE LAS FALLAS OCURRIDAS A LAS  
AERONAVES

15 de Noviembre de 2002

**CIRCULAR DE ASESORAMIENTO****PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACION DE LAS FALLAS OCURRIDAS A LAS AERONAVES****1. OBJETIVO.**

Establecer los procedimientos mediante los cuales la autoridad aeronáutica deberá notificar a la organización encargada del seguimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves con peso máximo de despegue superior a 5,700 kgs y a las autoridades de aeronavegabilidad encargadas de la supervisión de esta organización los eventos ocurridos durante el servicio que puedan tener una influencia sobre la aeronavegabilidad.

**2. FUNDAMENTO LEGAL.**

Artículo 108 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

**3. APLICABILIDAD.**

Los procedimientos establecidos en la presente Circular de Asesoramiento, deberán ser ejecutados por la autoridad aeronáutica, ya sea en las comandancias regionales y de aeropuerto, como a nivel central. Asimismo, los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, deberán presentar ante la autoridad aeronáutica los reportes por fallas o malfuncionamiento de su(s) aeronave(s).

**4. ANTECEDENTES.**

El Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil, establece que para toda aeronave de un peso máximo certificado de despegue superior a 5 700 kg, los eventos ocurridos durante el servicio que puedan tener una influencia sobre la aeronavegabilidad deben ser puestos del conocimiento de la organización encargada del seguimiento de la aeronavegabilidad de esas aeronaves y de las autoridades de aeronavegabilidad encargadas de la supervisión de esta organización. Asimismo el artículo 108 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, establece que todo concesionario, permisionario u operador aéreo tiene la obligación de dar aviso a la Secretaría, en forma inmediata, de cualquier anomalía que afecte la seguridad de las operaciones de las aeronaves y las condiciones de aeronavegabilidad de las mismas, así como proporcionar toda la información relativa a éstas que sea de su conocimiento.

Con la notificación constante de las anomalías presentadas en las aeronaves conforme se establece en esta Circular de Asesoramiento, se podrá contar con información valiosa que identifique la repetición de las fallas mas frecuentes y permita a la autoridad aeronáutica, o a las autoridades de aeronavegabilidad encargadas de la supervisión de las organizaciones encargadas del seguimiento de la aeronavegabilidad de esas aeronaves, emitir las disposiciones que eviten su repetición.

**5. DESCRIPCIÓN.****5.1 DEFINICIONES.**

Para un mejor entendimiento del contenido de la presente circular se definen los siguientes términos.

**Accidente:** Todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible.

**Aeronavegabilidad:** Condición en la que una aeronave, sus componentes y/o accesorios cumplen con las especificaciones de diseño del certificado de aprobación tipo, suplementos y otras aprobaciones de modificaciones menores y que operan de una manera segura para cumplir con el propósito para el cual fueron diseñados.

**Autoridad aeronáutica:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**Incidente:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

**Tiempo de vuelo:** Lapso total desde el momento en que la aeronave comienza a moverse bajo su propia potencia para despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

**Reparación:** Acción de mantenimiento a una aeronave, componente o accesorio a fin de restablecer su condición de operación normal.

**Reparación mayor:** Reparación que no se puede llevar a cabo con prácticas aceptadas, es decir, aquellas que se encuentran en los manuales de mantenimiento de una aeronave, o realizadas por operaciones elementales, o que si son mal efectuadas pueden afectar apreciablemente el peso, balance, resistencia estructural, rendimientos, operación del motor, características del vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad.

**Reparación menor:** Aquella reparación que no es mayor.

**Reacondicionamiento mayor:** Aquellas tareas indicadas como tales para regresar una aeronave, sus componentes y/o accesorios a los estándares especificados en el manual.

## 5.2 PROCEDIMIENTO.

Todos los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos nacionales, así como permisionarios u operadores aéreos extranjeros que efectúen operaciones dentro de territorio nacional, deberán proporcionar a la Autoridad Aeronáutica, con carácter obligatorio, un reporte de los defectos y fallas que se generen en los sistemas y/o componentes de las aeronaves que afecten sus condiciones de aeronavegabilidad, conforme a lo indicado a continuación.

El reporte deberá presentarse dentro de un periodo no mayor de 10 días naturales posteriores a la fecha en que ocurra la falla, incluyendo observaciones y/o diagramas descriptivos de la falla y deberá ser presentado a la Autoridad Aeronáutica mediante el formulario DGAC-80 denominado "Reporte de defectos y fallas", el cual se proporciona gratuitamente en las oficinas centrales o foráneas de la Autoridad Aeronáutica. Dicho formulario también podrá ser reproducido mediante fotocopia o similar.



Las fallas que deberán reportarse serán aquellas que sean significativas, que no se contemplen dentro de los límites y condiciones indicadas por el fabricante de los sistemas y/o componentes de la aeronave, que surjan como consecuencia de defectos de diseño, malfuncionamiento u otros sucesos que tengan o puedan tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad y aquellas que se detecten durante la aplicación de los servicios de rutina y atención de discrepancias reportadas por las tripulaciones de vuelo.

A manera de ejemplo, entre las fallas que pueden ocurrir y deben notificarse se encuentran las siguientes:

- 1.- Defectos o fallas que den origen a los siguientes sucesos:
  - a) Despegue interrumpido o suspensión del vuelo por presencia y/o ocurrencia de alguna falla que afecte las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave, ya sea por daños estructurales, inadecuada operación, deficiente instalación, fatiga, afectación de sus sistemas o componentes o cualquier otra condición no contemplada en los programas de mantenimiento e inspección del fabricante.
  - b) Vuelo de traslado que limite las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave.
  - c) Cambio de motor por falla mecánica y/u operacional.
  - d) Demora mayor de 30 minutos por ocurrencia de falla mecánica.
- 2.- Fuego durante el vuelo, indicando si el sistema de alarma de fuego funcionó adecuadamente o no.
- 3.- Fuego durante el vuelo en aeronaves que no poseen un sistema de alarma de fuego.
- 4.- Sistema de escape defectuoso que cause daño al motor, a su estructura adyacente, equipamiento o accesorios durante el vuelo.
- 5.- Componente de aeronave que cause acumulación o circulación de humo, vapor, o emanaciones tóxicas o nocivas en el compartimiento de tripulantes o en la cabina de pasajeros durante el vuelo.
- 6.- Paro de motor durante el vuelo debido a extinción de fuego.
- 7.- Paro de motor durante el vuelo cuando ocurra daño externo a dicho motor o a la estructura de la aeronave.
- 8.- Paro en vuelo de más de un motor.
- 9.- Perfilamiento de hélice en vuelo.
- 10.- Sistema de combustible o de vaciado rápido que afecta el flujo de combustible o que ocasiona pérdidas durante el vuelo.
- 11.- Retracción o extensión no deseada de tren de aterrizaje en vuelo, o apertura o cierre no deseado de puertas del tren de aterrizaje durante el vuelo.
- 12.- Componentes del sistemas de frenos que ocasionan la pérdida de la fuerza de frenado cuando la aeronave está en movimiento en la superficie y defectos en llantas.
- 13.- Estructura de aeronave que requiere reparaciones mayores.
- 14.- Daños, deformaciones permanentes o corrosión de estructura de aeronaves mayores al máximo permitido por el fabricante o por la Autoridad Aeronáutica.
- 15.- Sistemas o componentes de aeronaves que ocasionan tomar acciones de emergencia durante el vuelo.



- 16.- Componentes o sistemas de evacuación de emergencia incluyendo todas las puertas de salida, sistemas de iluminación de evacuación de emergencia para pasajeros o equipamiento de evacuación que son encontrados defectuosos durante el vuelo, o que fallan en cumplir la función para la cual existen durante una emergencia real o durante entrenamiento, ensayo, mantenimiento, demostración o despliegues inadvertidos.
- 17.- Operación anormal, rigidez, desajuste o margen limitado de movimiento de cualquier control.
- 18.- Imposibilidad para efectuar el cambio de paso de una hélice, atascamiento o traba de un motor o del acelerador.
- 19.- Funcionamiento anormal del sistema de combustible que afecte los procedimientos para abastecimiento y distribución.
- 20.- Contaminación o fugas significativas del combustible, aceite u otro fluido.
- 21.- Existencia de fuego, humo, gases tóxicos o nocivos, en cualquier área de la aeronave.
- 22.- Activación injustificada de los sistemas de detección de fuego o humo durante el vuelo.
23. En el caso de un helicóptero, pérdida de la tracción de motor y/o pérdida momentánea del control de la aeronave.
- 24.- Paro de motor debido a daños por ingestión de objetos extraños (FOD) o hielo, daños estructurales adyacentes al motor, pérdida total de combustión estando el control de combustible en posición "flameout".
- 25.- Falla de rotores, transmisiones y flechas, en el caso de helicópteros.
- 26.- Cada permisionario, concesionario u operador aéreo nacional o permisionario u operador aéreo extranjero deberá reportar cualquier otro defecto o falla que se produzca o detecte en cualquier momento si, en su opinión, aquel defecto o falla ha puesto en peligro o podría haber llegado a poner en peligro la segura operación de esa aeronave.

En los casos en que la Autoridad Aeronáutica hubiese aprobado formatos diferentes o programas de mantenimiento que ya consideren un reporte de las condiciones anormales de la aeronave y/o sus componentes, el formulario DGAC-80 no deberá requerirse. Esto podría incluir, por ejemplo, los reportes relacionados con daños a elementos estructurales principales (PSE), elementos estructurales significativos (SSI) que se deben notificar a la Autoridad Aeronáutica conforme a los programas CPCP/SSID; reparaciones documentadas en el formulario DGAC-46, entre otros.

No se notificarán a la Autoridad Aeronáutica aquellas fallas de los sistemas y/o componentes producidas por factores externos de los sistemas y/o componentes de la aeronave que no afecten sus condiciones de aeronavegabilidad y que únicamente representen cambio de partes y/o componentes.

El reporte de la falla proporcionado por el concesionario, permisionario u operador de la aeronave, deberá ser elaborado y llenado por personal al servicio de éste con conocimiento de la falla ocurrida.

El concesionario, permisionario u operador que envíe el reporte de defectos y fallas, deberá informar además la acción correctiva que haya tomado conforme a las especificaciones del fabricante.

Los concesionarios, permisionarios u operadores de aeronaves estarán obligados a proporcionar a la Autoridad Aeronáutica toda la información y documentación adicional que requiera, a fin de que ésta determine el origen de la falla y tomar la acción correctiva apropiada.

El formulario DGAC-80, deberá ser completado donde la información aplique al tipo de falla ocurrida. En el caso de que algún punto del formulario no sea aplicable, se deberá indicar la abreviatura "N/A" y, en el caso que ciertos datos no estén disponibles al momento de la realización del reporte, se lo indicará como "N/D", señalando las acciones a tomar en la búsqueda de los datos mencionados y que dicha información . será suministrada tan pronto sea obtenida. En el caso de que la Autoridad Aeronáutica reciba estas formas incorrectamente llenadas, éstas serán devueltas a su emisor, a fin de que se cumpla con las instrucciones de llenado.

La Autoridad Aeronáutica analizará todos los formularios de reportes de defectos y fallas recibidos y coordinará las evaluaciones e investigaciones que procedan, para que dicte las medidas y procedimientos que eviten en lo posible la repetición de las mismas, las cuales podrán ser de carácter obligatorio.

La Autoridad Aeronáutica en coordinación con el concesionario, permisionario u operador de la aeronave de acuerdo al tipo de falla, efectuará el análisis y publicación de reportes significativos a fin de que la comunidad aeronáutica tenga conocimiento de los sucesos reportados más significativos incluso de los análisis y conclusiones que hubiese al respecto, mediante Alertas, Circular de Asesoramiento, Circular Obligatoria, Directivas de Aeronavegabilidad o Cartas de Política, según corresponda.

Cada permisionario, concesionario u operador aéreo deberá enviar el reporte requerido por esta circular. No obstante esto, los reportes que se refieren a fallas en la estructura primaria, fallas del sistema de control, incendio en la aeronave, falla estructural del motor o cualquier otra condición que se considere como peligro inminente para la seguridad, deberá ser informado inmediatamente por los medios disponibles, incluso verbalmente o por teléfono. La información contenida en este tipo de informe deberá presentarse en los plazos y forma normales, tal como se indica en la presente circular.

Ninguna persona puede demorar o detener el envío de un reporte requerido por esta Norma aduciendo motivos tales como falta de información requerida o similar.

Cuando el permisionario, concesionario u operador aéreo posea información adicional, incluyendo información del fabricante o de una Autoridad Aeronáutica extranjera, referida al reporte requerido por esta circular, deberá enviarla expeditivamente como suplemento al primer reporte, relacionándolo a éste mediante una referencia a su fecha de envío.

**5.3 NOTIFICACIONES.**

Todo los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos que detecten que en sus aeronaves se han presentado fallas del tipo indicado en la presente Circular de Asesoramiento, deberán de llenar el formato DGAC-80 y presentarlo ante la autoridad aeronáutica local de la comandancia del aeropuerto donde ocurrió la falla quien a su vez después de corroborar que se encuentra debidamente llenada y que la falla es de considerarse conforme a lo descrito, la remitirá a la Dirección General Adjunta de Aviación. También, podrá ser remitida directamente a la Dirección General Adjunta mencionada cuando no se prevea demora alguna.

A su vez, La Dirección General Adjunta de Aviación, cuando se trate de aeronaves con peso máximo de despegue superior a 5,700 kgs, hará la notificación correspondiente a la organización encargada del seguimiento de la aeronavegabilidad de esas aeronaves y de las autoridades de aeronavegabilidad encargadas de la supervisión de esta organización.

Cada notificación, deberá ser conservada en un registro único de notificaciones, y se estará al pendiente de cualquier acción emprendida ya sea por la organización encargada del seguimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, o bien por parte de las autoridades de aeronavegabilidad encargadas de la supervisión de esta organización, a fin de vigilar su cumplimiento.

**A T E N T A M E N T E.**  
**S U F R A G I O E F E C T I V O N O R E E L E C C I O N**  
**E L D I R E C T O R G E N E R A L**



**LIC. FERNANDO ANTI LLON VALENZUELA.**

**México, D.F. a 15 de noviembre de 2002**