

**CIRCULAR INFORMATIVA ACSA****0001/2019****Publicada: 13 de marzo de 2019****Resumen**

La ocurrencia de dos accidentes aéreos, que tuvieron efecto el primero de Lion Air el pasado 29 de octubre de 2018 en Indonesia y el más reciente el pasado 10 de marzo en Etiopía de Ethiopian Airlines, motivan a esta Agencia de COCESNA informar a las Autoridades de Aviación Civil respecto de la necesidad de prestar atención a las acciones que la Agencia Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos (Estado de Diseño) lleva a cabo en las aeronaves involucradas en estos eventos que operan en nuestra región centroamericana. Debemos de indicar en tal sentido que en ambos accidentes aéreos se ha visto involucrada la aeronave modelos Boeing 737-8 y Boeing 737-9 (B737 MAX)

Diferentes Estados están notificando la suspensión de las operaciones en sus territorios, estas medidas podrían estar generando expectativas en nuestros Estados, sin embargo es la opinión de esta Agencia que en el caso de los Estados miembros de COCESNA, todos en su calidad individual son libres de tomar las medidas que consideren convenientes respecto a permitir la operación de las aeronaves indicadas, y con el propósito único de facilitar la toma de una decisión en este sentido se publica la presente Circular Informativa la cual contiene descripción de las acciones que el Estado de Diseño esta tomando sobre las posibles causas ya identificadas en el primer accidente.

Reportes provenientes de la autoridad del Estado de ocurrencia indican que ambos accidentes podrían tener similitudes, sin embargo la investigación de esta segunda ocurrencia apenas inicia, por lo que al momento de escribir esta Circular no se puede concluir que las causas sean las mismas en ambos casos.

La investigación del accidente corre a cargo del Estado de ocurrencia, esta vez apoyado por NTSB, con lo cual se espera en los próximos días un informe de avance que pueda dar nuevos elementos de juicio a los entes reguladores de la actividad aeronáutica de la región, sobre las líneas a seguir.

**Desarrollo**

Posterior a la ocurrencia del accidente de Lion Air la FAA desarrollo algunas acciones que se emiten con el objetivo de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la flota Boeing, para información de todos en tal sentido las acciones que se han tomado como Estado de Diseño de este modelo de aeronaves son las siguientes, mismas que se encuentran contenidas en el documento CANIC 2019-03 adjunto a esta Circular:

- 1. Emisión de una Directiva de Aeronavegabilidad de Emergencia (AD) 2018-23-51** esta Directiva de Aeronavegabilidad requería que en el término de tres días (3) posteriores a la emisión de la misma, todos los Manuales de Vuelo (AFM) bajo el título "Runaway Stabilizer" de todas las aeronaves B-737-8 y -9 que operan alrededor del mundo, fueran revisados y enmendados para incluirle en las sección de Limitaciones instrucciones a seguir por las tripulaciones de vuelo ante la existencia de movimientos no comandados de "Trim" de

estabilizador horizontal, seguidos estos de efectos o indicaciones que se listan en la Directiva de Aeronavegabilidad pagina 3 de 5 bajo el título “Runaway Stabilizer” así mismo

y bajo el mismo título en la Pagina 4 de 5 la Directiva requiere acciones de la tripulación de vuelo que incluyen la desconexión del Piloto Automático como medida inmediata, entre otras.

2. **La FAA declara que se han hecho validaciones del mantenimiento y las pruebas funcionales del sensor de ángulo de ataque (AOA Vane)** esta acción requerida a los operadores intentaría determinar la correcta operación del sensor que entrega la información a los sistemas que gobiernan la operación del ajuste automático del estabilizador horizontal (Stab Trim) entre otras funciones.
3. **Cuando ha sido necesario se han requerido calibraciones al sensor de ángulo de ataque en banco de prueba.** Esta acción requiere llevar al laboratorio los sensores y determinar a otro nivel superior de inspección la precisión de la señal.
4. **Se han conducido sesiones de simulador para verificar el Procedimiento citado en la AD 2018-23-51** citada antes en esta Circular.
5. **También declaran que se han dado revisado los procesos de producción del fabricante Boeing,** Relativos al sensor AOA y al Sistema de Aumentación de las Características de Maniobra.

Con el propósito de recomendar y reflexionar sobre las acciones a tomar por las Autoridades de Aviación Civil, tendientes estas a asegurarse del cumplimiento de las instrucciones contenidas en la Directiva 2018-23-51 para las aeronaves de estos modelos que operan en nuestra región, deberemos de indicar que la responsabilidad **primaria** del cumplimiento de estas instrucciones recae en el Operador/Propietario y la responsabilidad de la vigilancia recae en El Estado en el cual se encuentre registrada la aeronave y El Estado donde la aeronave opera, ahora bien algunos de los Estados signatarios del Convenio de Aviación Civil diferentes a los Estados Unidos están tomando acciones inmediatas extremas, las cuales están incrementando en número que incluyen la suspensión de la operación de los modelos B737 MAX un ejemplo de tal medida lo podemos observar en la AD No. 2019-0051-E emitida por **EASA** la cual **suspende** la operación de estas aeronaves, como una medida de precaución, en operaciones dentro y fuera de los Estados asociados a la Comunidad Europea.

A efectos de informar también se consignan abajo las aerolíneas cuyas aeronaves podrían estar sobrevolando, aterrizando y despegando nuestro espacio aéreo y que se encuentran contenidas en el listado de aeronaves involucradas en los accidentes (B737 MAX)

- Southwest Airlines 34 aeronaves
- American Airlines 24 aeronaves
- United Airlines 14 aeronaves
- COPA 03 aeronaves
- Aeroméxico 06 aeronaves

El fabricante Boeing reporta un número total de aeronaves de este tipo de la siguiente forma:



- Alrededor del Mundo: **387** aeronaves
- Registradas en los Estados Unidos: **74** aeronaves

Finalmente es nuestra recomendación que las autoridades de los Estados miembro se aseguren a través de la vigilancia que se hace en rampa a los Operadores, del cumplimiento de la Directiva de Aeronavegabilidad 2018-23-51 misma que se encuentra disponible en

[https://www.faa.gov/regulations\\_policies/airworthiness\\_directives/](https://www.faa.gov/regulations_policies/airworthiness_directives/)

Asimismo, se recomienda revisar el impacto que la medida de revisión indicada provoque en la salida y llegada de los vuelos de los operadores, así como asegurarse la existencia de mecanismos de atención a posibles desastres como los experimentados en los Estados donde han ocurrido.

Esta Agencia de COCESNA recomienda estar atento a las disposiciones emanadas por el Estado de Diseño y EASA ante la capacidad y responsabilidad que estas entidades disponen para estos propósitos.

Agencia Centroamericana para La Seguridad Aeronáutica.

Fuente: (AD) 2018-23-51; Boeing AOA Magazine; FAA CANIC 2019-03