
 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 1 de 11

INDICE

SECCION 1: ANTECEDENTES	2
1. OBJETIVO	2
2. ALCANCE	¡Error! Marcador no definido.
3. GENERALIDADES	¡Error! Marcador no definido.
4. DETERMINACION PERIODICA DEL PESO	¡Error! Marcador no definido.
5. PROCEDIMIENTOS PARA DETERMINAR EL PESO ..	¡Error! Marcador no definido.
6. ELABORACION Y APROBACION DE LOS DATOS DE CARGA...	¡Error! Marcador no definido.
7. REGISTRO DE PESO Y BALANCE.....	¡Error! Marcador no definido.
8. LISTA DE VERIFICACION.....	¡Error! Marcador no definido.
SECCION 2: PROCEDIMIENTOS.....	¡Error! Marcador no definido.
1. INTRODUCCION	¡Error! Marcador no definido.
2. PROCEDIMIENTOS.....	¡Error! Marcador no definido.
3. PROCEDIMIENTOS.....	¡Error! Marcador no definido.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 2 de 11

SECCION 1: ANTECEDENTES

1. OBJETIVO

El objetivo de este capítulo es proporcionar orientación a los inspectores de la UAEAC de aeronavegabilidad orientación y guía para la implementación, en los explotadores de servicios aéreos de aviones con una masa certificada de despegue de 27,000 Kg. y helicópteros que decidan establecer y mantener un programa de análisis de datos de vuelo como parte del SMS (con una masa certificada superior a 7,000 Kg. o con una configuración de asientos de más de nueve pasajeros y equipado con registrador de vuelo), un programa de análisis de datos de vuelo (FDAP) establecido en el RAC 121.115, aplicable al área de aeronavegabilidad, que evidencie como el explotador de servicios aéreos utiliza los datos en la:


- a) Relación entre el FDAP y el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS);
- b) Observación y el análisis de las operaciones de vuelo; y
- c) Observación y el análisis del rendimiento técnico.

2. ALCANCE

- 2.1 Este procedimiento orientará al inspector de aeronavegabilidad (IA) a entender que aspectos deben considerar los gestionan a través del FDAP los datos relacionados con aeronavegabilidad y como estos datos son utilizados en el SMS del explotador;
- 2.2 Los pasos a seguir por el IA para poder evaluar como el explotador utiliza las mediciones ordinarias y las excedencias en la función de mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
- 2.3 Determinación del indicador de riesgo (IdR) de acuerdo al estado de implantación de cada requisito reglamentario a los valores pre definidos, de acuerdo a lo siguiente: Alto (2), Medio (1), Bajo (0). Estos valores estarán descritos en la casilla 14 de la lista de verificación, según sean seleccionados.

3. GENERALIDADES

- 3.1. El programa de análisis de datos de vuelo (FDA) en ocasiones denominado vigilancia de datos de vuelo (FDM) o garantía de calidad de las operaciones de vuelo (FOQA), constituye un instrumento metódico para la identificación preventiva de los peligros. El FDA es un complemento lógico de la notificación de peligros e incidentes y de las auditorías de la seguridad de las operaciones de línea (LOSA).

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL			
	<p>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)</p>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 3 de 11

3.2. El programa de análisis de datos de vuelo es el proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

3.3. El FDAP es un programa no punitivo para la recopilación y el análisis ordinarios de datos de vuelo a fin de producir información objetiva y anticipada para hacer progresos en materia de la seguridad operacional. En la parte de aeronavegabilidad servirá para el mejoramiento en el mantenimiento e ingeniería.

3.4. El FDA involucra:

- a) Capturar y analizar datos de un vuelo para determinar si se ha desviado de una envolvente operacional segura;
- b) Identificar tendencias; y
- c) Promover medidas para corregir posibles problemas.


3.5. El FDA permitirá al explotador en lo que corresponde a aeronavegabilidad identificar tendencias y promover medidas para corregir posibles problemas. Los datos de vuelo son transferidos periódicamente desde la aeronave para ser analizados mediante un sistema de análisis centralizado localizado en tierra. Esto permitirá al área correspondiente marcar y evaluar las desviaciones de ciertos valores predeterminados, denominados excedencias.

3.6. Esta información permitirá al responsable de la aeronavegabilidad continua, proponer y evaluar medidas correctivas, además de obtener el total de las excedencias a lo largo del tiempo para determinar y estudiar las tendencias. El FDA también posibilita la identificación temprana de un empeoramiento de los sistemas de a bordo en aras de medidas de mantenimiento.

3.7. En el programa de vigilancia de los motores, los datos del FDAP servirán para un análisis fiable de las tendencias, ya que los datos del motor codificados manualmente son limitados en términos de exactitud, puntualidad y fiabilidad. Este programa también permite observar aspectos de la célula de la aeronave y de los sistemas.

3.8. El FDA brinda un amplio espectro de aplicaciones para la gestión de la seguridad operacional, también ofrece la ventaja de aumentar la eficacia operacional y el ahorro que compensan la inversión necesaria. Su objetivo reside en:


- a) Determinar las normas operacionales;

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 4 de 11

- b) Identificar los peligros potenciales y reales en aeronavegabilidad, entre otras áreas operacionales;
- c) Identificar tendencias;
- d) Observar la efectividad de las medidas correctivas adoptadas;
- e) Proporcionar datos para efectuar análisis de costo/beneficios;
- f) Optimizar los procedimientos de instrucción; y
- g) Proporcionar una medición de desempeño real en lugar de una medición posible a efectos de la gestión de riesgos.

3.9. Integración de un programa de análisis de datos de vuelo en un sistema de gestión de la seguridad operacional

- 3.9.1 El FDA permite el mejoramiento continuo en materia de seguridad operacional de un explotador y debería estar integrado en el componente de garantía de la seguridad operacional de un SMS. Cuando se utilicen múltiples sistemas para identificar peligros y gestionar riesgos, lo ideal sería que se integraran para aumentar al máximo su efectividad conjunta, garantizar que los recursos se estén distribuyendo debidamente entre todos ellos y, en lo posible, reducir los procesos duplicados para incrementar su eficacia.
- 3.9.2 En los procesos de garantía del SMS del explotador se deberá disponer de procedimientos para adoptar medidas correctivas o de seguimiento cuando no se lograsen los objetivos y/o se ignorasen los niveles de alerta establecidos para cada indicador o parámetro de rendimiento.
- 3.9.3 Los niveles de alerta y aquellos que se establecen alcanzar sirven de marcadores para definir lo que se considera un índice de sucesos anormales o inaceptables y un índice de objetivos deseados (mejoramiento) con respecto al indicador. El nivel de alerta relativo a un indicador de seguridad aeronáutica determinado es la línea de demarcación entre la zona de tendencias aceptables y la de tendencias inaceptables. La configuración del nivel perseguido consiste en establecer el nivel de mejoramiento deseado en el marco de un objetivo futuro o período de observación definido. Con este tipo de configuración de alertas y objetivos definidos, se hace evidente que puede obtenerse un resultado de rendimiento cualitativo o cuantitativo al término de cualquier período de observación dado. Esto puede hacerse mediante el recuento del número de veces que se ignore una alerta y/o de

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 5 de 11

objetivos logrados con respecto a un solo indicador y/o un conjunto de indicadores de seguridad aeronáutica.

3.9.4 En el marco de un programa tal de garantía, la gerencia también sería responsable de poner en marcha procedimientos para revisar todo equipamiento o instalación de seguridad operacional de la aviación, nuevo o ya existente, incluyendo a las operaciones y los procesos relativos a peligros o riesgos antes de su determinación o cuando se introduzcan cambios en ellas. Los datos específicos del FDA emitidos podrían ser integrados fácilmente en las bases de datos existentes para la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, la gestión de cambios y el mejoramiento continuo.

3.9.5 Cuando esté aplicándose un FDAP no integrado en el SMS, el explotador necesitará desarrollar los procesos para garantizar medios efectivos de medición del rendimiento en materia de seguridad operacional y planes de medidas correctivas, con el fin de mantener un mejoramiento continuo de las operaciones.


3.10. Equipamiento para los FDA

Los FDAP conllevan, por lo general, sistemas que captan datos de vuelo y los convierten a un formato apropiado para su análisis, la producción de informes y su presentación, con el fin de ayudar a su evaluación. El grado de sofisticación del equipo puede variar ampliamente. Sin embargo, para que los FDAP sean efectivos, suelen requerirse las capacidades de equipamiento siguientes:

- a) Un dispositivo de a bordo para captar y registrar datos de una amplia gama de parámetros;
- b) Un medio para transferir los datos registrados a bordo de la aeronave a una estación de procesamiento en tierra;
- c) Un sistema informático basado en tierra; y
- d) Soporte lógico opcional para una función de animación de vuelos.

3.11. Equipo de a bordo

3.11.1 Las aeronaves modernas permiten recoger la información mediante un artefacto registrador para su posterior análisis. Las aeronaves más antiguas (no digitales), pueden captar un número limitado de datos, las cuales pueden ser reacondicionadas para registrar parámetros adicionales. Por lo tanto, el inspector de aeronavegabilidad deberá verificar si este sistema ha sido

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 6 de 11

modificado a fin de solicitar todos los datos que evidencien estos cambios y su respectiva aprobación.

3.11.2 Los registradores de acceso rápido (QAR) son registradores opcionales resistentes a impactos, instalados en la aeronave, que registran datos de vuelo en un medio amovible de bajo costo. Son más accesibles y registran los mismos parámetros por más tiempo que el FDR. La nueva tecnología QAR y los recientes sistemas de captación de datos de vuelo brindan la posibilidad de recoger y registrar miles de parámetros de vuelo.

3.11.3 Para eliminar la tarea de llevar los datos desde la aeronave hasta la estación terrestre extrayendo físicamente el medio de registro del QAR, los sistemas más nuevos cargan automáticamente la información registrada por medio de sistemas inalámbricos seguros cuando la aeronave se halla en las inmediaciones de la puerta de embarque. En otros sistemas, los datos registrados son analizados a bordo mientras la aeronave está en vuelo. Los datos cifrados pertinentes son transmitidos entonces a una estación terrestre empleando comunicaciones por satélite. La composición de la flota, la estructura de rutas y las consideraciones de costos determinarán el método más rentable de extraer los datos de la aeronave.

3.12. Sistema informático basado en tierra para el análisis de datos de vuelo


3.12.1 Los datos de vuelo son cargados desde el artefacto registrador de a bordo en un sistema de informática basado en tierra que incluye un soporte lógico de análisis, donde los datos se almacenan de forma segura para proteger esta información confidencial.

3.12.2 Los FDAP generan grandes cantidades de datos que precisan un soporte lógico de análisis especializado. Este facilita el análisis ordinario de los datos de vuelo con el fin de identificar situaciones en las que puedan ser necesarias medidas correctivas.

3.12.3 La detección de excedencias comprende normalmente un gran número de expresiones lógicas de activación, derivadas de diversas fuentes, como las curvas de las características de vuelo, los procedimientos operacionales normalizados (SOP), los datos de performance de los fabricantes de motores y los criterios de disposición de aeropuertos y aproximación.

3.13. Detección de excedencias

Los datos de excedencia brindan información fáctica que complementa los informes de la tripulación y técnicos. Por ejemplo: aterrizajes bruscos (hard landing), falla de motor, mal funcionamiento de un sistema, etc.; son excedencias

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 7 de 11

que ayudarán al personal responsable de la aeronavegabilidad continua del explotador a mejorar sus procedimientos, cuando sea aplicable.

3.14. Investigación de incidentes

Los FDAP proporcionan valiosa información para investigaciones de incidentes y el seguimiento de otros informes técnicos. Los datos del FDAP también proporcionan una indicación precisa del estado y la performance del sistema, que puede ayudar a determinar relaciones de causa- efecto.

4. LISTAS DE VERIFICACION

Cada inspector deberá utilizar la lista de verificación GCEP-1.0-12-215 referenciada en el Apéndice “B” del MIA para verificar el cumplimiento con el RAC 121.155 relacionado al establecimiento y mantenimiento del FDAP.


SECCION 2: PROCEDIMIENTOS

1. INTRODUCCION

1.1. En la práctica, la evaluación para determinar como el operador establece y mantiene un FDAP difiere de un explotador de servicios aéreos a otro. Sin embargo, en la parte correspondiente al mantenimiento de la aeronavegabilidad en lo relacionado a las mediciones ordinarias y excedencias serán la ayuda para el mantenimiento de la aeronavegabilidad continua basado en la vigilancia que establezca el explotador, como por ejemplo: programas de vigilancia de los motores en donde se observaran las mediciones de su performance para determinar la eficiencia de su funcionamiento, predecir fallas inminentes y ayudar a la programación de su mantenimiento.

1.2. Las mediciones son de responsabilidad del departamento de aeronavegabilidad continua del explotador de servicios aéreos y podrán considerar los siguientes ejemplos para su utilización:

- a) Mediciones del nivel de empuje del motor;
- b) Resistencia al avance de la célula de la aeronave;
- c) Supervisión de la performance de aviónica y de otros sistemas;
- d) Performance de los controles de vuelo;
- e) Vigilancia de los sistemas a condición (on condition) y deterioración del motor; y

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 8 de 11


f) Uso de los frenos y del tren de aterrizaje.

2. ANALISIS INTEGRADO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Todos los datos recogidos por medio de un FDAP deberían estar integrados en una base de datos central de seguridad operacional del explotador. Al enlazar la base de datos de un FDAP con otras bases de seguridad operacional (tales como los sistemas de notificación de incidentes y de fallas técnicas), se hace posible una comprensión más completa de los sucesos por medio de referencias cruzadas de las diversas fuentes de información. Sin embargo, debería tenerse cuidado de salvaguardar la confidencialidad de los datos de FDA al enlazarlos a datos identificados.

3. ANALISIS Y SEGUIMIENTO

- 3.1. Las reseñas y los resúmenes de los datos del FDA son recopilados periódicamente, los cuales pueden ser semanales o quincenales, mientras que se espera que a los sucesos significativos se les dé seguimiento en el momento oportuno (el cual no debería exceder los tiempos establecidos para la recopilación periódica de recopilación de datos del FDA). Deberían ser examinados todos los datos para identificar excedencias específicas y tendencias emergentes indeseables.
- 3.2. Todos los sucesos se archivan en una base de datos, que se emplea para clasificar, validar y presentar los datos en informes de gestión fáciles de entender. Con el tiempo, estos datos archivados pueden ofrecer un panorama de las tendencias y los peligros emergentes que, de otro modo, pasarían desapercibidos.
- 3.3. Se requiere un control de seguimiento para evaluar la efectividad de las medidas correctivas adoptadas. La información recibida es indispensable para la identificación y resolución de los problemas de seguridad operacional y podría comprender la respuesta a preguntas como las que se ponen como ejemplo a continuación:
 - a) ¿Es adecuada la aplicación y la efectividad de las medidas correctivas?
 - b) ¿Se mitigan los riesgos, o se transfieren involuntariamente a otra parte de las operaciones?
 - c) ¿Han surgido nuevos problemas en la operación como resultado de la aplicación de medidas correctivas?

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL			
	<p>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)</p>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 9 de 11

4. PERSONAL RESPONSABLE DE LA INTERPRETACION DEL FDAP.

4.1. La experiencia ha demostrado que el tamaño del equipo necesario para ejecutar un FDAP puede variar. Desde una persona para una flota pequeña hasta una sección especializada para flotas grandes. En el caso de flotas grandes, las áreas de operaciones y de aeronavegabilidad deben estar integradas en el FDAP. En el evento de una flota pequeña, la persona a cargo deberá tener la competencia necesaria para gestionar las áreas de operaciones y de aeronavegabilidad. En la parte correspondiente a aeronavegabilidad debe considerarse:

- a) Interprete técnico. - Es la persona que interpreta los datos del FDA sobre los aspectos técnicos de la operación de las aeronaves y está familiarizado con los requisitos de los departamentos de grupo motor, estructuras y sistemas respecto a información y demás programas de supervisión técnica que emplee el explotador.
- b) Apoyo técnico de ingeniería. - La persona encargada de esta función suele ser un especialista en aviónica, que interviene en la supervisión del estado de funcionamiento del registrador de datos de vuelo (FDR). De hecho, un FDAP puede ser utilizado para supervisar la calidad de los parámetros de vuelo enviados tanto al FDR como al registrador de FDA, garantizando así el buen funcionamiento continuo del FDR. Este miembro del equipo debería tener buenos conocimientos sobre el FDA y los sistemas conexos necesarios para ejecutar el programa.


4.2. Todos los miembros del equipo del FDAP precisan de la debida instrucción o experiencia en sus respectivos ámbitos de análisis de datos y deberían estar sujetos a un acuerdo de confidencialidad.

4.3. A cada miembro del equipo debería asignársele una cantidad de tiempo realista para que lo dedique regularmente a las tareas de FDA. Sin mano de obra suficiente, el programa en su conjunto funcionará de manera deficiente e incluso fracasará.

5. MEJORAMIENTO CONTINUO

5.1 El explotador deberá evaluar las nuevas cuestiones de seguridad operacional determinadas y publicadas por otras organizaciones (informes de investigación conexos, los boletines de seguridad operacional del fabricante de aeronaves o los problemas de seguridad operacional identificados por las autoridades de aviación), los cuales permitirán su inclusión en la actividad de supervisión correspondiente de un FDAP.

5.2 Con el fin de evaluar la efectividad general de un FDAP, puede resultar

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 10 de 11


beneficioso realizar un examen periódico o una auditoría. En dicha revisión podría determinarse:

- a) Si se están logrando los beneficios para la seguridad operacional previstos;
- b) Si en los procedimientos de FDA se refleja el funcionamiento real de un FDAP, y si se han seguido;
- c) Si la información facilitada a los usuarios del FDAP es precisa, oportuna y útil; y
- d) Si los instrumentos empleados para recopilar y presentar los datos siguen siendo adecuados o si otra suerte de tecnología resultaría más efectiva.

5.3 El inspector tiene que estar consciente que los procedimientos detallados en esta sección son una guía de temas que se recomienda considerar durante un proceso de implementación del FDAP.

6. PROCEDIMIENTOS

- 6.1 Verificar como el explotador establece y mantiene un programa de análisis de datos de vuelo, relacionado a la parte de aeronavegabilidad. El detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem A la lista de verificación GCEP-1.0-12-215.
- 6.2 Verificar como el explotador establece que el FDAP no es de carácter punitivo. El detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem B de la lista de verificación GCEP-1.0-12-215.
- 6.3 Verificar como el explotador establece que el FDAP protege las fuentes de datos. El detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem C de la lista de verificación GCEP-1.0-12-215.
- 6.4 Verificar si el explotador cuenta con los equipos para captar los datos de vuelo para soportar el FDAP. El detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem D de la lista de verificación GCEP-1.0-12-215.
- 6.5 Verificar como se controla la competencia del personal del explotador involucrado en las actividades del FDAP. El detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem E de la lista de verificación GCEP-1.0-12-215.
- 6.6 Verificar si el programa de instrucción incluye la instrucción inicial y recurrente relacionada con el FDAP. El detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem F de la lista de verificación GCEP-1.0-12-215.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 22 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDAP)			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 11 de 11

6.7 Adicionalmente se debe determinar el indicador de riesgo (IdR) a los valores predefinidos de acuerdo al estado de implantación de cada requisito reglamentario, si bien es cierto que el solicitante de un CDO debe demostrar el cumplimiento de los requisitos reglamentario de manera satisfactoria antes de la certificación; lo que le dará un indicador de riesgo (IdR) bajo (0), esta valoración inicial se empleará para priorizar las inspecciones de la vigilancia posterior a la certificación.

7. RESULTADO

- 7.1 Los resultados obtenidos de la vigilancia al FDAP, evidenciarán el estado de cumplimiento por parte del explotador de servicios aéreos respecto al establecimiento y mantenimiento del FDAP en lo correspondiente a aeronavegabilidad, las cuales deberán quedar señaladas en las constataciones y la definición del indicador de riesgo del resultado de la inspección del cumplimiento de los requisitos reglamentarios que se deriven de la aplicación de la Lista de verificación GCEP-1.0-12-215 – Vigilancia del programa de análisis de datos de vuelo.
- 7.2 En caso de detectarse constataciones que afecten la seguridad operacional, éstas serán comunicadas de acuerdo a lo establecido en la Parte II, Volumen II, Capítulo 2, Ítem 6 del MIA.
- 7.3 Conserve todos los documentos cursados en el archivo del explotador aéreo que se encuentra en la UAEAC.
- 7.4 Concluida la parte correspondiente a aeronavegabilidad, el inspector de operaciones deberá continuar con el proceso de aprobación. El cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad o la instalación del equipo, por sí solos, no constituyen la aprobación operacional.