
 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 1 de 12

## INDICE

<b>SECCION 1: ANTECEDENTES .....</b>	<b>2</b>
<b>1. OBJETIVO .....</b>	<b>2</b>
<b>2. ALCANCE .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>3. ALCANCE .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>4. LISTA DE VERIFICACION.....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>SECCION 2: PROCEDIMIENTOS.....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>1. INTRODUCCION.....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>2. EVALUACION DEL MANUAL DE CONTROL DE MANTENIMIENTO (MCM) ¡Error!</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>3. RESULTADO .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 2 de 12

## **SECCION 1: ANTECEDENTES**

### **1. OBJETIVO**

Este capítulo proporciona información para evaluar el programa de mantenimiento desarrollado por el solicitante de un CDO y sus revisiones posteriores propuestas por un solicitante de un CDO o de un explotador de servicios aéreos que ha incorporado una nueva aeronave, de manera de asegurar que los procedimientos y criterios técnicos incluidos en él cumplan los requisitos prescritos en las Secciones RAC 121.1115 y RAC 135.1415 según corresponda.

### **2. ALCANCE**


2.1 El alcance está orientado a los siguientes aspectos:

- a) Explicar la finalidad de los requisitos contenidos en los RAC 121 y 135 aplicable programa de mantenimiento de un solicitante de un CDO.
- b) Cubrir el proceso a seguir por un inspector de aeronavegabilidad (IA) para evaluar los requisitos del programa de mantenimiento de un solicitante de un CDO durante el proceso de certificación.
- c) 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 13 de la lista de verificación, según sean seleccionados.

### **3. GENERALIDADES**

3.1. El requisito RAC 121.1115 y 135.1415 exige que los explotadores suministren un programa de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula para el uso y la orientación del personal operativo y de mantenimiento. Cuando el Estado de matrícula sea distinto del Estado del explotador, se requiere aceptación del programa por parte del Estado del explotador. Asimismo, se requiere que el diseño y la aplicación del programa de mantenimiento del explotador observe los principios relativos a factores humanos.


3.2. Para helicópteros, también se exige que las tareas e intervalos de mantenimiento especificados como obligatorios en la aprobación del diseño de tipo se identifiquen como tales.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 3 de 12

3.3. También, para aviones y helicópteros se recomienda que el programa de mantenimiento se base en la información publicada por el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y toda experiencia adicional pertinente. Cuando se trata de aviones grandes, esta información normalmente se publica como informe de la junta de revisión del mantenimiento para el tipo de aeronave en particular y es una de las fuentes principales del programa de mantenimiento.

3.4. Los programas de mantenimiento se aplican a los motores, aeronaves, hélices y componentes. Toda aeronave debe tener un programa de mantenimiento que debe contener la siguiente información:

- a) Las tareas de mantenimiento y los intervalos en los que estas se han de realizar, teniendo en cuenta la utilización prevista de la aeronave y su ambiente operativo. Se recomienda que el programa de mantenimiento se base en la información publicada por el Estado de diseño o por el organismo responsable del diseño de tipo y toda experiencia adicional pertinente. Los requisitos básicos de un programa de mantenimiento incluyen, entre otros
  - i. La inspección;
  - ii. El mantenimiento programado;
  - iii. La revisión y reparación;
  - iv. La inspección estructural; y
  - v. Las tareas de mantenimiento y los intervalos especificados e identificados como obligatorios en la aprobación del diseño de tipo;
- b) Cuando corresponda, un programa de mantenimiento de la integridad estructural (SIP) que incluya como mínimo:
  - i. Inspecciones suplementarias;
  - ii. La prevención y el control de la corrosión;
  - iii. La modificación estructural y las inspecciones conexas;
  - iv. La metodología de evaluación de las reparaciones; y
  - v. El examen de daños por fatiga generalizada (WFD);
- c) Los procedimientos para cambiar o apartarse de lo establecido en a) y b) para tareas que no han sido establecidas como obligatorias por el Estado de diseño;

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 4 de 12


d) Si procede, la descripción de los programas de vigilancia de la condición y confiabilidad de los sistemas, componentes y motores de la aeronave.

*Nota.* — En el contexto del punto d), “si procede” significa que los programas de vigilancia de la condición y confiabilidad de los sistemas solo se aplican a los tipos de aeronaves para las cuales se estableció el programa de mantenimiento a partir del proceso de revisión de la junta de revisión del mantenimiento

- 3.5. La Autoridad de Aviación Civil (AAC) del Estado de matrícula es la responsable de aprobar el programa de mantenimiento de cada aeronave, Mike en el cual se establecen los límites de tiempo (o requisitos para determinar dichas limitaciones) para la ejecución de las inspecciones y verificaciones de aeronaves, motor, hélice (si corresponde) y componentes de aeronaves. Las características de dichas limitaciones y normas han evolucionado y cambiado según las mejoras del diseño; el conocimiento de nuevas técnicas de inspección y del valor y la eficacia del mantenimiento preventivo.
- 3.6. El programa de mantenimiento de una aeronave es un documento donde se encuentran las instrucciones de mantenimiento programado, las que describen las tareas concretas de mantenimiento y su frecuencia que se necesitan para mantener la aeronavegabilidad continua de la aeronave a la que se aplica. Las instrucciones de mantenimiento programado iniciales deben tener en cuenta lo determinado en el informe de la junta de revisión de mantenimiento (maintenance review board report - MRBR) o en los datos de planeamiento de mantenimiento (maintenance planning data - MPD); generado para el tipo de aeronave.
- 3.7. Los programas de mantenimiento de los explotadores normalmente deberían basarse en las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA) recomendadas por el fabricante, entre ellas, el informe de la junta de revisión del mantenimiento (MRB), si está disponible, y el documento de planificación de mantenimiento (MPD) del titular del certificado de tipo y/o todo capítulo pertinente del manual de mantenimiento (es decir, el programa de mantenimiento recomendado por el fabricante). Es posible que se requiera que estas instrucciones de mantenimiento estén redactadas en un formato y con una estructura aceptados por la UAEAC para la expedición de la aprobación.
- 3.8. En el caso de aeronaves con nuevo certificado de tipo, para las que no existe ningún programa de mantenimiento aprobado con anterioridad, será necesario que el explotador valore exhaustivamente las recomendaciones del fabricante (y el informe de la MRB, en su caso), junto con otra información sobre aeronavegabilidad, a fin de elaborar un programa realista para su aprobación.
- 3.9. Durante la aprobación del programa de mantenimiento propuesto, el Estado de matrícula debe considerar los siguientes requisitos respecto del contenido del programa de mantenimiento:

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 5 de 12

- a) El informe de la MRB aprobado por el Estado de diseño;
- b) El MPD expedido por el titular del certificado de tipo o fabricante;
- c) los elementos limitativos de la aeronavegabilidad (ALI) especificados en la hoja de datos del certificado de tipo. Estos elementos pueden incluir CMR, elementos limitativos de la aeronavegabilidad con duración de vida segura y ALI de tolerancia a los daños;
- d) Los requisitos específicos de operación del Estado de matrícula y el Estado del explotador. Estos requisitos pueden estar relacionados con el mantenimiento de elementos de configuración adicionales requeridos por esos Estados para el tipo de operaciones aprobadas y con toda tarea de mantenimiento adicional establecida en los reglamentos nacionales. Cabe mencionar, a modo de ejemplo, los requisitos de mantenimiento relacionados con las operaciones sobre terreno deshabitado, operaciones sobre agua, operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), operaciones con separación vertical mínima reducida (RVSM), operaciones todo tiempo (AWOPS) y los requisitos de los sistemas de navegación relativos a las operaciones polares y las especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS). Es posible que en los reglamentos nacionales se exijan también requisitos adicionales de mantenimiento en relación con climas extremos (temperatura, humedad, niebla salina, hielo o polvo) en el área de operaciones. Además, estos Estados pueden tener requisitos específicos de mantenimiento relativos al sistema registrador de datos de vuelo (FDR), el sistema del registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), los equipos de emergencia y otros sistemas;
- e) Los límites obligatorios a la vida útil de las piezas del motor especificados por el fabricante;
- f) El mantenimiento de motores y grupos auxiliares de energía (APU) fuera del ala como se especifica en las guías de planificación del alcance de los trabajos de motores y APU; y
- g) Las ICA especificadas para equipos instalados por el explotador requeridas para las modificaciones del certificado de tipo suplementario (STC), incluidos los equipos de emergencia.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 6 de 12


3.10. Todos los elementos del programa de mantenimiento deben tener el documento original claramente identificado y los elementos obligatorios (como CMR, ALI y AD) deben estar bien diferenciados de los elementos sujetos a ajustes o cambios sobre la base de la experiencia operativa.

3.11. A continuación, se proporciona una guía sobre la frecuencia de las tareas:

- a) Los intervalos de las tareas suelen estar especificados en el informe de la MRB expresados en parámetros de uso pertinentes, tales como ciclos, horas de vuelo o tiempo transcurrido. Para facilitar la planificación, es habitual que el explotador (o la MRB) agrupe las tareas en conjuntos o verificaciones de mantenimiento programadas (por ejemplo, una verificación “A” o verificación de 150 horas). Cuando se hace esto, es importante mantener la visibilidad del parámetro de uso recomendado originalmente por la MRB para utilizarlo cuando se evalúan los ajustes de tareas y/o intervalos de verificaciones de mantenimiento programadas; y
- b) Algunos explotadores prefieren llevar a cabo verificaciones programadas de mantenimiento en “etapas” separadas que se combinan para formar una comprobación completa. Esto es aceptable siempre que no se supere el intervalo entre repeticiones de tareas (a tal fin puede ser necesario que algunas etapas se lleven a cabo mucho antes del plazo establecido para el primer ciclo).

3.12. Para los tipos de aeronaves existentes, se permite que el explotador establezca comparaciones con programas de mantenimiento aprobados con anterioridad. No se debe suponer que un programa aprobado para un explotador se aprobará automáticamente para otro explotador. El explotador debe ajustar el programa de mantenimiento a su ambiente operativo y de utilización previsto. El Estado de matrícula debe evaluar el programa de mantenimiento con respecto al uso de la flota de aeronaves, la tasa de aterrizajes y la adecuación del equipo de los explotadores. En particular, se debe evaluar la experiencia del explotador. Si la AAC del Estado de matrícula no está convencida de que el explotador pueda utilizar el programa de mantenimiento propuesto tal como está, esta debe pedir al explotador que introduzca los cambios pertinentes en su programa, por ejemplo, que agregue tareas de mantenimiento, reduzca los intervalos de verificación o elabore el programa inicial de mantenimiento de aeronaves sobre la base de las recomendaciones del fabricante.

3.13. Asimismo, el inspector de aeronavegabilidad debe ser consciente de la filosofía que utilizará el solicitante de un CDO para el desarrollo de sus instrucciones de mantenimiento programado. Entre ellas las más conocidas son:

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 7 de 12

- a) Tiempo límite (Tiempo límite (hard time), tiempo límite para una reparación general (overhaul time limit) o límite de vida de la parte (part life-limit)). - El proceso de mantenimiento más antiguo utilizado por la aviación comercial es el proceso de mantenimiento primario “Hard Time”. Este requiere que un sistema, componente o equipamiento pase por una reparación general (overhaul) periódicamente o sea removido del servicio (life limit) periódico del equipo o componentes afectados. En los primeros años de la aviación del transporte aéreo comercial, se consideraba generalmente como el programa más efectivo de mantenimiento y se aplicaba para garantizar la seguridad operacional cuando era limitada la redundancia de los sistemas de la aeronave.
- b) Grupo de dirección de mantenimiento – 2 (MSG-2). - Entre los años 60 y 70, con la introducción de los programas de confiabilidad; surge el MSG-2 el cual orienta a los sistemas y componentes de aeronaves hacia los procesos de mantenimiento primario. Es decir, se clasifica, individualmente, con qué proceso de mantenimiento serán mantenidos cada sistema y componente de la aeronave. Los tres procesos de mantenimiento primario utilizados por el MSG-2 son:
1. Tiempo límite (Hard time, overhaul time limit or part life-limit). - Se mantiene el concepto del Punto 3.13 (a) y se introduce el concepto que los tiempos límites pueden ser ajustados, solamente, si este cambio se basa en la experiencia del explotador o pruebas específicas, en concordancia con el programa de confiabilidad aprobado del explotador.
  2. En condición (On condition). - Es un proceso de mantenimiento primario que requiere que un sistema, componente o equipamiento sea inspeccionado periódicamente o verificado respecto a una estándar físico para determinar si puede continuar en servicio. El estándar tiene por objeto proporcionar una base para retirar a la unidad en cuestión antes que falle durante las operaciones normales. Estos estándares pueden ser ajustados basados en la experiencia del explotador o en pruebas específicas, como sea apropiado, en concordancia con su programa de confiabilidad aprobado del explotador o con el manual de mantenimiento.
  3. Monitorio de condición (Condition monitoring). - Este es un proceso de mantenimiento primario no preventivo. Los ítems clasificados en este proceso están permitidos de operar hasta que fallen, sin un plan de remoción. Los ítems relacionados a la seguridad no son elegibles para esta clasificación. Además, los ítems clasificados en el proceso de monitorio de condición no deben tener una relación adversa entre la vejez y la confiabilidad de los mismos.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8 EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 8 de 12

- c) Grupo de dirección de mantenimiento – 3 (MSG-3). - La nueva lógica analítica del mantenimiento centrado en la confiabilidad introduce un nuevo concepto el cual se orienta hacia las tareas de mantenimiento.

El MSG-3 engloba un programa de mantenimiento programado para una aeronave en su totalidad, cubriendo sus partes, componentes, motores, sistemas y estructuras.

El MSG-3 se basa en la identificación de tareas de mantenimiento adecuadas para prevenir fallas y mantener la confiabilidad de diseño inherente de los sistemas de las aeronaves en forma integral mediante el análisis de fallas.


Considera las normas de tolerancia al daño y evaluación de fatigas y los programas de inspecciones suplementarios. Es importante destacar que el diagrama lógico del MSG-3 no es un proceso de mantenimiento sino una tarea orientada. Estas tareas programadas a intervalos específicos proporcionan un programa de mantenimiento que previene el deterioro de la seguridad inherente y niveles de confiabilidad de los aviones, equipos y sistemas.

Las tareas programadas incluyen entre otras tareas:

1. Lubricación y servicio,
2. Verificación operacional,
3. Verificación visual,
4. Inspección,
5. Verificación funcional,
6. Restauración,
7. Descarte.


- 3.14. Incorporación de limitaciones de aeronavegabilidad (AWL) y requisitos de mantenimiento de certificación (CRM). - Los CRM constituyen una parte integrante de la convalidación del diseño de tipo y son esenciales para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, aunque podría sacarse la misma conclusión en lo referente a otra clase de limitaciones de aeronavegabilidad. Al aprobar los programas de mantenimiento, el inspector debe asegurarse de que se incluyan los requisitos de mantenimiento de certificación (CRM) y las limitaciones



 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 9 de 12

de aeronavegabilidad (AWL) (con los correspondientes intervalos y tolerancias) establecidos por el Estado de diseño.

- 3.15. Basándose en la experiencia, es práctica normal que los solicitantes de un CDO preparen los programas de mantenimiento variando el contenido de las tareas y fijando por escala los intervalos de inspección y de verificación. Las limitaciones de aeronavegabilidad y los requisitos de mantenimiento de certificación han de ser excluidas de ese proceso de intervalos. El inspector debe asegurarse que:
- a) Se identifican las limitaciones de aeronavegabilidad (AWL) y los requisitos de mantenimiento de certificación (CMR) en los programas de mantenimiento; y
  - b) Existen procedimientos para impedir cualquier modificación de las limitaciones de aeronavegabilidad (AWL) y de los requisitos de mantenimiento de certificación (CMR) que no estén aprobados o que no se ajusten al procedimiento ideado por el Estado de diseño.
- 3.16. La evaluación del programa de mantenimiento es parte del proceso de certificación de un solicitante de un CDO, se aprueban de acuerdo con las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs).
- 3.17. Los programas de mantenimiento deben describir su alcance del programa como así también el de los manuales de referencia. Los detalles del programa de mantenimiento deben estar incluidos en el manual de control de mantenimiento (MCM) del solicitante de un CDO.
- 3.18. Cuando sea aplicable, los programas de mantenimiento deben incorporar las inspecciones de mantenimiento para los equipos instalados que permiten las operaciones especiales como es el caso de la mínima separación vertical reducida (RVSM), navegación basada en la performance (PBN), operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS), operaciones todo tiempo CAT II y CAT III, entre otras. Asimismo, el programa de mantenimiento debe incluir las inspecciones a los equipos de aproximación, como por ejemplo el sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS o EGPWS) establecido en el RAC 121.850, sistema anticollisión de a bordo (ACAS II/TCAS II) establecido en el RAC 121.855, entre otros y todo sistema instalado en el avión que haya sido incorporado con un certificado de tipo suplementario (STC) de acuerdo a los datos para la inspección en los equipos que se estipulen en dicho documento, incluidas las verificaciones de actualización del software.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 10 de 12

3.19. Es muy importante que durante la reunión preliminar entre el solicitante de un CDO y la UAEAC, se informe al solicitante en detalle las características que debe tener el programa de mantenimiento, así como de las partes del RAC que debe dar cumplimiento.

#### **4. LISTA DE VERIFICACION**

Cada inspector deberá utilizar la lista de verificación GCEP-1.0-12-201 referenciada en el Apéndice “B” del MIA durante la fase de preparación de la inspección, considerando como referencia el tema contenido en este capítulo, los reglamentos referidos al programa de mantenimiento y el MCM.

### **SECCION 2: PROCEDIMIENTOS**


#### **1. INTRODUCCION**

1.1. En la práctica, los métodos de cumplimiento del RAC 121 desarrollados por un solicitante de un CDO pueden diferir de los desarrollados por otro; por lo que se hace muy difícil cubrir en esta sección todos los aspectos que permitan al inspector evaluar el cumplimiento reglamentario de los métodos propuestos o aplicados, por parte de todos los solicitantes de un CDO. El inspector tiene que estar consciente que los procedimientos detallados en esta sección son sólo una guía de temas que se recomienda considerar durante una evaluación de un programa de mantenimiento de un solicitante de un CDO. 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.

#### **2. EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN SOLICITANTE DE UN CDO.**

El inspector de aeronavegabilidad encargado de la evaluación del programa de mantenimiento deberá determinar que el contenido del programa de mantenimiento presentado es adecuado, y aplicable a la aeronave y sus componentes instalados en la misma; de acuerdo a lo señalado en las Secciones RAC 121.1115 o RAC 135.1415 según corresponda.

2.1 Programa de mantenimiento. - El inspector de aeronavegabilidad debe verificar que el solicitante de un CDO presente un programa de mantenimiento actualizado, el cual deberá estar disponible para uso y orientación del personal de mantenimiento y de las organizaciones de mantenimiento que prestan servicio.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 11 de 12

Los aspectos a verificar se encuentran detallados en los Ítems A al F de la Lista de verificación GCEP-1.0-12-201.


- 2.2 Tareas obligatorias e información técnica utilizada para el desarrollo del programa de mantenimiento. - El inspector de aeronavegabilidad debe verificar la inclusión y cumplimiento de tareas de mantenimiento consideradas como obligatorias por el Estado de diseño, así como la información técnica utilizada para el desarrollo del programa de mantenimiento. Los aspectos a verificar se encuentran detallados en los Ítems G, H, e I de la lista de verificación GCEP-1.0-12-201.
- 2.3 Principios relativos a factores humanos en mantenimiento. - El inspector de aeronavegabilidad debe verificar que para el desarrollo y ejecución del programa de mantenimiento el solicitante del CDO haya observado los principios relativos a factores humanos. Los aspectos a verificar se encuentran detallados en Ítem J de la Lista de verificación GCEP-1.0-12-201.
- 2.4 Control de las enmiendas. - El inspector de aeronavegabilidad debe verificar que el solicitante del CDO cumpla con los procedimientos para el control de enmiendas y su distribución a todas las organizaciones y personal de mantenimiento que hayan recibido el programa de mantenimiento. Los aspectos a verificar se encuentran detallados en el Ítem K de la lista de verificación GCEP-1.0-12-201.

### **3. RESULTADO.**

- 3.1. El inspector de aeronavegabilidad asignado debe revisar completamente el programa de mantenimiento, analizar los resultados y determinar si dicho programa cumple con los requisitos del RAC y las recomendaciones de la organización responsable del certificado de tipo.
- 3.2. Si se hallan deficiencias durante la revisión y evaluación del programa de mantenimiento con la definición del indicador de riesgo del resultado de la inspección del cumplimiento de los requisitos reglamentarios, se informará al jefe del equipo de certificación (JEC) quien lo pondrá en conocimiento del solicitante del CDO.

### **4. APROBACION.**

- 4.1. Los resultados obtenidos de la evaluación al cumplimiento de los requisitos reglamentarios relacionados con el programa de mantenimiento producen como consecuencia la aprobación del programa de mantenimiento.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 8</b> <b>EVALUACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE UN</b> <b>SOLICITANTE DE UN CDO</b>			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 12 de 12

4.2. Una vez concluida la etapa de revisión del programa se enviará una carta con las constataciones al solicitante de un CDO. Cuando todos los requisitos para la aprobación del programa son cumplidos, se entregará el programa de mantenimiento aprobado al solicitante de un CDO.

4.3. El inspector de aeronavegabilidad recibirá todos los documentos cursados por el solicitante de un CDO y procederá al archivo en los registros de la UAEAC.