



CAPITULO 9 PARTES PRIORITARIAS

1. PRESENTACION

- a) Cada fase de operación y producción de aeronaves puede tener un impacto sobre la seguridad. Sin embargo, con recursos de seguimiento limitados, se debe maximizar los esfuerzos de seguimiento y concentrarse sobre aquellos aspectos que tienen mayor impacto sobre la seguridad. Por lo tanto, deben orientarse los esfuerzos de seguimiento sobre aquellas partes prioritarias, las cuales, en caso de falla pueden causar una condición insegura en el producto final (Referencia Capitulo 1, Numeral 3.b). Ejemplos de tales partes pueden ser piloto automático, alabes y discos de turbinas, rodamientos de ejes principales, conjuntos ala flaps, etc.
- b) Lo anterior no implica que se deje de atender aquellas partes no prioritarias, las cuales pueden tener un impacto en la seguridad de los pasajeros (por ejemplo, cinturones de seguridad, toboganes de evacuación, etc.) o de operación de la aeronave (por ejemplo equipo de radio, transponder etc.). También es necesario el control de las partes que caen dentro de esta categoría y que tienen efecto sobre la seguridad en general. Se debe ser selectivo, estableciendo prioridades de seguimiento sobre aquellas partes que podrían ser causa de una Condición insegura en el producto final.
- c) Aunque la falla de cualquier parte, incluyendo las normalizadas, tales como tuercas, tornillos, remaches, etc., puede provocar una falla del producto final, sin embargo no se espera que este tipo de partes sean causantes de falla del producto y no deben ser consideradas partes fundamentales, desde el punto de vista de establecer prioridades de seguimiento. También las partes que tienen respaldo o sistemas repetidos no deben ser consideradas partes prioritarias.
- d) El inspector de fabricación designado determinará las partes que deben ser consideradas prioritarias, usando un buen criterio para tomar estas determinaciones. Únicamente, aquellas partes que cumplan con las condiciones anteriores, deberán ser consideradas como partes prioritarias. No hacerlo de esta forma resultará en una utilización menos efectiva de los recursos de seguimiento.

2. RESPONSABILIDADES DEL INSPECTOR DESIGNADO DE FABRICACION (PI)

- a) El inspector designado de fabricación determinará las partes que deberán ser consideradas como prioritarias, solicitando asistencia al Grupo de Certificación de Fábrica o al Grupo Técnico cuando sea necesario para tomar estas determinaciones. Esta determinación será hecha según necesidad.
- b) El inspector designado de fabricación deberá asegurar que el fabricante ha establecido e implementado procedimientos apropiados para mantener un adecuado control de todas las partes consideradas prioritarias.
- c) Durante todas las fases de las actividades de seguimiento de la UAEAC se debe dar especial énfasis a las partes prioritarias.
- d) El inspector designado de fabricación deberá asegurar que cualquier plan de inspección que se usa para la aceptación de partes prioritarias, evite positivamente la aceptación de cualquier parte prioritaria no conforme.
- e) Las auditorías QASAR / ACSEP de aquellas instalaciones que producen partes prioritarias o proveen servicios para esas partes, deberán ser realizadas de acuerdo con los procedimientos del Capítulo 11.

**GUIA DE INSPECTORES GRUPO DE CERTIFICACION DE FABRICA**

- f) Deben considerarse seguimientos rutinarios o al azar de la UAEAC, para cualquier proveedor al que el fabricante ha delegado autoridad de inspección mayor para alguna parte prioritaria (referencia Capitulo 6 Numeral 4).

a) Preparación

Este formulario será preparado por el Grupo de Certificación de Fábrica (referencia apéndice 13).

- 1) Totales.
- 2) Los proyectos deberán ser separados por categorías. Los totales para cada categoría deberán ser registrados en la columna de totales de la primera página del informe.
- 3) Informe Fecha De Ultima Auditoria. La columna fecha última auditoría registrará la fecha correspondiente.
- 4) Instalaciones de Mantenimiento del Fabricante (MFF).
Registrar en la columna observaciones, cuando corresponda, el numero de certificado de TAR.

b) Distribución

El formulado original deberá ser archivado en la Oficina de Control y Seguridad Aérea, Grupo de Certificación de Fábrica.

7. REGISTRO DE INSPECCION DE CONFORMIDAD (CIR) FORMULARIO RAC 8100-1

El CIR es un documento interno de la UAEAC, el cual será usado como hoja de trabajo para el registro de cualquier inspección. El objetivo de este registro es determinar el cumplimiento con el RAC durante los programas de certificación tipo. Estos formularios también serán usados como hojas de trabajo durante cualquier actividad de seguimiento de producción, como suplemento de los registros de seguimiento oficiales (formulario RAC 8120-7 y RAC 8120-8).

a) Llenado

Los CIR serán preparados de acuerdo con las instrucciones indicadas en el formulado (referencia, Apéndice 14).

b) Distribución

Los CIR deberán ser mantenidos en la carpeta del proyecto.

c) Archivo

Cuando se determine que los CIR no tienen utilidad alguna, serán destruidos.