



CAPITULO II

INSPECCIÓN / REVISIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA

SECCIÓN 1. ANTECEDENTES

1. CÓDIGO DE ACTIVIDAD PARA LA PROGRAMACION, SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA

A. Mantenimiento :

- Programa de mantenimiento: 3637
- Programa de inspección estructural: 3646

2. OBJETIVO

Este capítulo suministra una guía para asegurar que la totalidad del programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada incluya las tareas de mantenimiento / Inspección necesarias para mantener la aeronave en condición aeronavegable.

3. GENERAL

A. Definiciones

1. Mantenimiento programado: Un grupo de tareas, con intervalos especificados de cumplimiento, previenen el deterioro de la seguridad y los niveles de confiabilidad de la aeronave.
2. Mantenimiento no programado. Un grupo de tareas que resultan del mantenimiento programado, reportes ó mal funcionamientos y análisis de datos usados para restaurar equipos a niveles aceptables y de niveles de confiabilidad.
3. Programación. Para el propósito de estas tareas de mantenimiento, (programación) se refiere a los procedimientos establecidos por el operador para el control de la experiencia y retorno de las tarjetas de trabajo cumplidas, hojas o cupones no rutinarios y otras formas de trabajo que deben ser cumplidas durante cualquier función de mantenimiento / Inspección.
4. Paquetes de trabajo: los paquetes de trabajo contienen instrucciones detalladas. Normas, métodos, y técnicas para el cumplimiento de las tareas y pueden ser presentado como forma de trabajo, tarjetas de trabajo y/o otros métodos aceptables. Un paquete de trabajo satisface la programación y los requerimientos de archivo de records.

B. Programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada.

1. Para operadores operando bajo el capítulo V y VI de la parte IV del RAC (10 o mas pax) se requiere que tengan un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada. La totalidad del programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada debe estar detallado en el Manual del operador. El manual (s) deberá contener las tareas específicas de inspección, incluyendo métodos, normas y técnicas para cumplir estas tareas.
 2. Hay programas adicionales requeridos por la regulación, incluyendo programas de entrenamiento, programas de análisis y vigilancia continua y sistema de archivo de records y sistemas de reporte, etc. Estos programas son una parte muy importante de la totalidad del programa total de aeronavegabilidad continuada y son usados para soportar las tareas de mantenimiento.
 3. Un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada aprobado establece al operador como una entidad de mantenimiento, y cuando este se sigue asegura la aeronavegabilidad continuada de las aeronaves y sus equipos.
- C. Especificaciones de operación. El programa de mantenimiento programado es derivado de los requerimientos aprobados a través de las especificaciones de operación de un operador. El operador debe tener formas de trabajo, tarjetas de trabajo y/o otros métodos para cumplir con el programa de mantenimiento programado y deberá tener procedimientos en el manual para implementar cada autorización especial.

Nota. Las especificaciones de operación son consideradas tan regulatorias legalmente como las regulaciones.

4. CUMPLIMIENTO DE LA INSPECCIÓN

- A. Compete al grupo Técnico de la Secretaría de Seguridad Aérea. Debido a que se requiere que el operador suministre los manuales apropiados que contiene el programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad continuada al Grupo Técnico de la Secretaria de Seguridad Aérea la mayor parte de está tarea se



encontrará allí. Como mínimo se deberá disponer de lo siguiente:

- El MGM del operador.
- Instrucciones detalladas para el cumplimiento de los programas de mantenimiento / Inspección programado.
- Los manuales de mantenimiento de los fabricantes del avión incorporados por el operador, incluyendo el catálogo de partes ilustrado (IPC).

B. Facilidades de mantenimiento. La UAEAC normalmente no tiene y no es requerido que tenga, todos los manuales de reparación / overhaul para motores, hélices y componentes. El inspector de Aeronavegabilidad por tanto deberá hacer la Inspección de las facilidades del operador, asegurarse que el operador tiene instrucciones apropiadas y los estándares para cumplir las funciones de mantenimiento en cuanto a reparación y overhaul.

C. Sistema de utilización del manual. El sistema de manejo del manual del operador debe definir en cada fase del programa de mantenimiento de Aeronavegabilidad continuada y deberá consistir de lo siguiente:

1. MGM. El Manual General de Mantenimiento consta de los manuales que contienen información sobre la forma como el operador cumple con sus obligaciones. Este manual contiene las instrucciones para el mantenimiento programado y requerimientos para cada tipo de aeronave en específico. Los manuales deben incluir la programación, verificación y para cumplir con los requerimientos y registros de acuerdo con el capítulo V numeral 4.5.7.14 y capítulo VI numeral 4.6.4.15 y deberá incluir lo siguiente:

- Instrucciones para cumplir chequeos programados (documentados, enfatados, numerados, etc) incluyendo los formularios de trabajo para cumplir esos chequeos.
- Formularios de chequeos para cumplir tarjetas recurrentes no rutinarias de mantenimiento, por ejemplo formularios para cambio de motor, cambio de hélice, etc.

2. Manual técnico para Normas y métodos de mantenimiento. Estos manuales contienen los estándares para overhaul, reparación, reemplazo, calibración y otros requerimientos para retornar el avión y sus componentes a

su condición original o a la apropiada condición alterada. Ellos consisten de los manuales de mantenimiento y overhaul del fabricante vigente y/o otros estándares desarrollados por el operador y aceptados por el país de certificación de la aeronave.

D. Áreas importantes del programa de mantenimiento.

1. Requerimientos de la Inspección de la aeronave. Esta área incluye inspecciones rutinarias y cumplimiento de pruebas en la aeronave a intervalos prescritos.

a En el pasado a los operadores se les ha aprobado usar programas de mantenimiento desarrollados por operadores con equipos similares pero con grandes diferencias operacionales ambientales. Para asegurar que el avión es mantenido apropiadamente, es imperativo que cualquiera sea la combinación de intervalos de Inspección usada (tiempo calendario, ciclos u horas) la inspección se cumpla en el intervalo que cumpla primero. Esto compensará las diferencias o cambios en el medio ambiente operacional del operador.

b Para esos operadores que no tienen requerimientos de tiempo calendario, ellos deben hacer la equivalencia de la utilización actual la aeronave en horas a fecha calendario. Por ejemplo, un operador que ha operado 3000 horas en los últimos 12 meses y tiene un intervalo de Inspección de 3000 horas. El requerimiento entonces debería ser 3000 horas o 12 meses lo que ocurra primero.

2. Mantenimiento programado. Esta área concierne al cumplimiento de tareas de mantenimiento a intervalos prescritos.

a. Algunas tareas programadas de mantenimiento son cumplidas corrientemente con las tareas de Inspección, ejemplo, AD'S, boletines de servicio, etc. que son parte de los elementos de la Inspección y pueden ser incluidas en las mismas formas de Inspección. Las tareas programadas deberán incluir algunos ítems como:

- Reemplazo de ítems con vida límite.



- Reemplazo de componentes con periodos de overhaul o reparación.
 - Inspecciones especiales como rayos X.
 - Chequeos o pruebas para ítems por condición.
 - Lubricación.
- b. Formas para trabajos especiales. Pueden ser suministradas para cumplir estas tareas, o estas podrán ser especificadas por un orden de trabajo o por otro documento. Las instrucciones y estándares para cumplimiento de cada tarea deberán ser suministrados para asegurar que el trabajo sea hecho de acuerdo con procedimientos establecidos y este es registrado apropiadamente; por ejemplo, inspecciones y reparaciones por tolerancia de los vidrios .
- c. Hay que dar especial énfasis en los procedimientos y el lugar donde se archiva los requerimientos de los programas de mantenimiento programados, incluyendo las inspecciones pasadas donde se encuentra el estatus de las actividades de mantenimiento programadas las cuales no fueron soportadas por records adecuados. Esto puede causar problemas en la determinación sencilla del estatus de las partes con vida límite, requerimientos de AD's, records de overhaul, etc. Esa es la razón para que los requerimientos regulatorios exigidos a cada operador sean verificados a través de sus procedimientos para mantener los records de mantenimiento.
3. Mantenimiento no programado. Esta área suministra procedimientos, instrucciones, normas para cumplir las tareas de mantenimiento generadas por la Inspección.
- a. Los records continuos de mantenimiento de una aeronave pueden ser usados como soporte y registro de acciones correctivas resultantes entre las inspecciones programadas. Las formas para reportar discrepancias de acuerdo a las inspecciones cumplidas (talonarios de reportes no rutinarios), que proceden de tareas de mantenimiento no programado en conjunto con el mantenimiento programado.
 - b. Instrucciones y normas para mantenimiento no programado son suministrados en los manuales técnicos del operador, consiste de manuales de reparación estructural de la aeronave y manuales de mantenimiento del fabricante para la aeronave, motor, hélice o partes y componentes. Esos manuales son una parte aprobada del programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, y deberán ser usados cuando se cumple mantenimiento.
 - c. Cuando no hay una información técnica disponible y se requiere cumplir mantenimiento, el operador deberá desarrollar o adquirir los datos técnicos necesarios para cumplir el mantenimiento. Esos datos de mantenimiento deberán ser evaluados como un mantenimiento mayor o menor, de acuerdo a los procedimientos del operador.
 - d. Inspecciones pasadas que revelaron que los procedimientos para determinar reparaciones mayores o menores han sido deficientes, y que algunas reparaciones han sido impropriamente categorizadas; como resultado esas reparaciones mayores han sido cumplidas sin la aprobación de la UAEAC. El inspector de Aeronavegabilidad deberá enfatizar para asegurar que las reparaciones han sido propiamente clasificadas por el operador.
4. Reparación / overhaul de motor, hélice y partes y componentes. Esta área concierne a la operación de los talleres los cuales, aunque cumplen todas las tareas que comprenden los trabajos programados y no programados, hacen un cumplimiento remoto del mantenimiento a las unidades de la aeronave.
- a. Los manuales del motor de la aeronave y hélice que contienen instrucciones para la instalación, operación, servicio y mantenimiento son aceptados por la UAEAC. Esos manuales son aceptados como parte del TC y están incorporados a los sistemas del MGM del operador. Ellos no



- requieren ninguna revisión por parte de la UAEAC.
- b. El manual de las partes y componentes del fabricante que el operador escoge para incorporar como una parte de su manual de mantenimiento no es formalmente aprobado. Ese manual es considerado por la UAEAC como documento aceptable para cumplir reparaciones mayores o menores.
 - c. Si las instrucciones del fabricante para la estructura de la aeronave, motor, o hélice requiere de procedimientos especiales, tolerancias o especificaciones, esas instrucciones deberán prevalecer sobre las instrucciones del fabricante.
 - d. La autoridad del país de certificación de la aeronave puede formalmente emitir información suplementaria, incluyendo AD's que reemplacen todas las especificaciones del fabricante.
5. Inspección estructural / overhaul del fuselaje de la aeronave. La mayoría de la información requerida para desarrollar un programa inicial de Inspección estructural deberá ser desarrollado por el fabricante.
- a. El programa de Inspección programada suministra las tareas sobre los trabajos a la estructura de la aeronave para todo el paquete de mantenimiento programado. Las inspecciones estructurales son normalmente integradas a través de un programa de mantenimiento programado por el operador.
 - b. Los diferentes niveles de Inspección deben ser claramente definidos en el programa del operador. Por ejemplo un área considerada específicamente puede requerir una inspección visual durante un pre-vuelo, sin embargo cuando se programa para una Inspección mayor como un chequeo (B o C) puede requerir mas que una Inspección visual de esa misma área. Una Inspección específica u overhaul del fuselaje de la aeronave es usualmente referido como un chequeo D, y puede incluir todas, o casi todas las tareas programadas en el programa de mantenimiento.
6. Documentos requeridos para una Inspección estructural. Cuando el operador tiene una la aeronave que esta identificado en un documento para un programa particular de Inspección estructural, el operador deberá incorporar esa Inspección estructural adicional relativa a la edad de la aeronave en su programación de Inspección estructural
7. Inspección de ítems requeridos. (RII). Esta área concierne a los trabajos de mantenimiento los cuales, si se cumplen impropriadamente, pueden volver peligrosa la operación de la aeronave. Los ítems RII aparecen en todos los elementos que contiene el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada del operador. Ello recibe el mismo tratamiento a pesar de que sean o no relacionados en las tareas programadas o no programadas. Cuando se requiere el cumplimiento de un RII ; al tener que cumplirlo en un tiempo diferente al esperado o cuando hay que efectuarlo en una facilidad no conveniente de mantenimiento, esto no debe interferir para nada en que sea cumplido propiamente cuando sea necesario.
- a. El operador deberá designar esos ítems que necesitan ser inspeccionados, y deberá desarrollar métodos para cumplir las inspecciones requeridas. El operador deberá tener en cuenta lo siguiente cuando determina que cierta tarea debe ser designada como un ítem RII:
 - Instalación, reglaje, y ajustes de control y superficies de vuelo
 - Instalación y reparación de componentes estructurales mayores.
 - Instalación de motores en la aeronave, hélices o rotores y el overhaul ó calibración de ciertos componentes, así como motores, hélices, transmisiones y cajas de accesorios o equipos de navegación, falla de los cuales puede afectar la operación segura de la aeronave.
 - b. Es responsabilidad del operador evaluar el programa de trabajo e identificar los ítems RII de una manera apropiada. El inspector deberá evaluar la lista propuesta de ítems RII para determinar si ella es adecuada.
 - c. Las condiciones encontradas en el cumplimiento de los ítems RII



puede representar deficiencias en la Inspección llevada a cabo. Los siguientes son ejemplos de esos encuentros:

- No sea desarrollado a cabo un programa de entrenamiento específico para el personal que cumple RII.
- No hay un listado de autorización para los inspectores que cumplen RII
- Los ítems RII no son cumplidos.
- Cumplimiento de RII por personal no autorizado.
- Fallas en los procedimientos cuando se cumplen RII.
- El persona contratado no esta apropiadamente entrenado / calificado / autorizado.
- Carencia para la designación apropiada de ítems RII
- Fallas en los procedimientos para cumplir RII.

E. Consideraciones de seguridad / mantenimiento especial.

1. Hay salidas (puertas), en la aeronave, categoría transporte que son potencialmente peligrosas cuando se desarrolla fuego en ella (s) por ser áreas inaccesibles en la aeronave y pueden resultar peligrosas para los ocupantes del mismo.

a. Durante la certificación original de la aeronave, las áreas limpias o materiales no susceptibles de contaminación, como paredes aislantes, no son realmente peligrosas de combustión. Sin embargo, después de periodos largos de servicio ellas pueden ser susceptibles de contaminación con pelusas, mugre, películas de aceite, lubricantes combustibles, inhibidores de corrosión que las hacen conductivas para iniciar fuego por fuentes de baja intensidad que produzcan fuego. Las fuentes de baja intensidad para iniciar fuego pueden ser as siguientes:

- Arcos eléctricos producidos en alambrado de la aeronave y/o balastos de luces fluorescentes.

- Arcos producidos en conexiones y/o cables de baterías a tierra.

b. Se recomienda que cada inspector de Aeronavegabilidad revise los programas de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada del operador para determinar si hay un efectivo control de calidad en sus procedimientos esto con el objeto que puedan ser descubiertos esas fallas o rupturas en los aislamientos eléctricos. El adición, el ASI deberá asegurarse que el programa identifica los periodos de Inspección del alambrado del avión y la remoción de contaminantes en áreas especiales inaccesibles.

c. El inspector de Aeronavegabilidad también deberá ser consiente de las rupturas y aislamiento asociadas con el alambrado de la aeronave. Los operadores deberán estar avisados para ejercer un control en el alambrado expuesto de la aeronave en condiciones adversas bajo los cuales ellos deberán tener un control mas estricto sobre todo:

- Incremento de la tensión (doblatura de mazos de alambrado).
- Humedad
- Exposición de alambrados por componentes de limpieza con contenido alto de pH.

2. Equipos de emergencia y flotación. A los transportadores comerciales no deberán permitir desviaciones en cumplimiento de acuerdo a los numerales 4.5.6.6. y 4.6.4.6. con relación a las inspecciones regulares que se deben cumplir a los equipos de emergencia usados en la operación de avión. La frecuencia de Inspección esta definida en las especificaciones de operación del transportador controladas en su programa de mantenimiento.

a. La guía específica de la frecuencia de Inspección y vida limite están contenidas en los respectivos manuales de mantenimiento del fabricante. La mayoría de los manuales del fabricante para los chalecos salvavidas identifica la edad de la vida útil de uso. El manual determina que si los



chalecos están sobre los 10 años de fabricación y no pasan las pruebas por escapes o reparaciones requeridas o reemplazo de partes, ellos deberán ser desechados. Si un operador en particular a experimentado ratas de fallas en periodos mas cortos que 10 años, esos intervalos de Inspección del operador deberán ser cambiados para ser ajustados de acuerdo a los condiciones o situaciones ambientales y de manejo.

- b. El inspector de aeronavegabilidad deberán revisar los programas de mantenimiento del operador para asegurarse que efectivamente los intervalos de inspección para los equipos de emergencia y flotación son apropiados y cumplen con las regulaciones existentes para dichos equipos. El inspector de aeronavegabilidad también deberá revisar las ratas de falla del operador para determinar si los intervalos de inspección han sido ajustados como sea requerido.
3. El inspector de aeronavegabilidad deberán oral y por escrito exigir que hayan procedimientos sobre cambios de turno entre el inicio y terminación de los turnos de mantenimiento, y que requieren registros en sus manuales (bitácoras) para asegurar que hay un estatus de información exacta de toda la fase de proceso de mantenimiento la cual es verificada y transferida de un turno a otro.
4. El inspector de aeronavegabilidad deberá asegurarse que el operador tenga un procedimiento incluido en su programa de mantenimiento para proteger los equipos electrónicos que tienen identificación especial que deben ser protegidos por descargas electrostáticas y campos radiactivos de alta intensidad; esto debe incluir la identificación de los equipos que deben tener esta protección , localización en la aeronave y en los almacenes, incluyendo los que pueden estar instalados fuera de la estructura blindada de la aeronave, manejo apropiado de los equipos con protección y embalaje electroestático , incluyendo tierras , blindajes, conectores , puentes y terminales de protección y otros sistemas de protección recomendados por los fabricantes , Los operadores que mantengan aeronaves con sistemas análogos , equipos eléctricos / electrónicos (no digitales) , se deberá asegurar que existan tareas de inspección para determinar que los sistemas de cableados eléctricos por la edad o el medio ambiente

no se han degradado en las zonas críticas de la aeronave , a través de la constatación de la calidad de las tierras y sistemas de blindaje ,aislamiento e integridad del los alambros de la aeronave; esto generalmente deberá ser cumplido en los servicios pesados que se ejecutan .

SECCIÓN 2. PROCEDIMIENTOS

1. PRE – REQUISITOS Y COORDINACIÓN DE REQUERIMIENTOS

A. Pre – requisitos.

- Conocimiento de los requerimientos regulatorios del capítulo V y VI de los RAC.
- Completar satisfactoriamente el curso de adiestramiento para inspector de aeronavegabilidad.
- Familiarización con el manual de procedimientos de mantenimiento del operador y sus especificaciones de operación.
- Familiarización con el tipo de aeronave que se inspecciona

B. Coordinación.

Estas tareas requieren coordinación entre el PMI y el PAI (inspector principal de aviónica) con el jefe de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.

2. REFERENCIAS, FORMAS Y AYUDAS AL TRABAJO

A. Referencias.

- Capítulo I de la parte IV de los RAC.
- Circular informativa 101 – E – 20 “Programas de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada”.
- Documentos de mantenimiento MSG 2 y MSG 3.
- Especificaciones de operación del operador.
- Manual de procedimiento de mantenimiento del operador.

B. Formas.

- Forma RAC 3637.
- Evaluación y análisis de la Inspección.

C. Ayudas al trabajo. Ninguna.



3. PROCEDIMIENTOS

- A. Revisión de las especificaciones de operación del operador. Determine cuales requerimientos son aplicables al programa de mantenimiento.
- B. Revise los sistemas del manual del operador. Asegúrese que el sistema del manual incluye procedimientos para cumplir lo siguiente:
1. Requerimientos de Inspección de la aeronave.
 - a. Asegúrese de que el manual de mantenimiento contiene instrucciones detalladas para cumplir requerimientos de Inspección y chequeos.
 - b. Compare en un chequeo programado (la documentación, la fase, la numeración, etc) el paquete de trabajo de acuerdo a los requerimientos de Inspección de las especificaciones de operación asegurar que todos los ítems han sido incluidos y están siendo programados con unos intervalos de Inspección apropiados.
 - c. Identificar ítems de muestreo para Inspección / chequeo y asegurarse que el paquete de trabajo ha desarrollado lo concerniente para cumplir con esos ítems. El paquete de trabajo deberá identificar apropiadamente los procesos de mantenimiento a cumplir, por ejemplo, Inspección visual, detalles de la Inspección, chequeos funcionales, etc.
 - d. Nota. Un paquete de trabajo para un chequeo C, estará identificado de acuerdo a su tamaño y complejidad
 - e. Asegúrese de que le paquete de trabajo incluya una provisión para la verificación y registro para esas tareas de Inspección.
 - f. Asegúrese que hay una provisión para la verificación y registro de los trabajos no rutinarios de mantenimiento que resulten de los encuentros o discrepancias de la Inspección programada.
 2. Requerimiento del mantenimiento programado.
 - a. Una muestra de los requerimientos de los ítems del mantenimiento programado deberá asegurar lo siguiente:
 - Formas de trabajo, tarjetas de trabajo, y otros métodos que han sido desarrollados.
 - Formas de trabajo, y/o métodos que suministren instrucción detallada y normas para cumplir el mantenimiento programado. Ejemplo tareas de servicio / lubricación, tareas de restauración, reemplazo de partes o componentes con vida limite de uso, etc.
 - b. Asegúrese que todas las provisiones para la verificación y registro de lo siguiente exista:
 - Tareas para el mantenimiento programado.
 - Formularios o formas para cumplir mantenimiento no rutinario como resultado del mantenimiento programado.
 3. Requerimientos del mantenimiento no programado.
 - a. Asegúrese que los procedimientos del operador, instrucciones y normas de cumplimiento del mantenimiento que resulto de los encuentros de la Inspección, mal funcionamientos operacionales, operaciones anormales (aterizajes fuertes, golpe de rayos, etc) u otras indicaciones que requieren mantenimiento, así como acciones correctivas de análisis de fallas
 - b. Asegúrese de que el operador tiene procedimientos para evaluar propiamente la clasificación de los requerimientos de reparación mayores o menores.

Nota. Todas las reparaciones categorizadas por el operador como reparaciones mayores requieren la aprobación de los datos para su ejecución por parte de la UAEAC.
 - c. Asegúrese que el operador tiene provisión para verificación y registro de todas las actividades del mantenimiento no programado, por ejemplo una sección en el manual para el manejo de las actividades del mantenimiento no programado.
 4. Reparación y overhaul de motores, hélices y partes y componentes.
 - a. Asegúrese que el operador tiene provisión de instrucciones y normas para cumplir reparaciones y tareas de overhaul para esos



- ítems que requieren reparación y overhaul.
- b. Identifique y seleccione algunos componentes del avión de las especificaciones de operación o documentos de control con requerimientos de overhaul. Esos componentes deberán ser usados durante el cumplimiento de la Inspección para asegurarse que el operador dispone de especificaciones para reparar/realizar overhaul.
 - c. Asegúrese que el operador tiene provisión para certificar y registrar el trabajo.
 - d. Esos documentos de ítems seleccionados para una futura Inspección en el sitio de trabajo.
5. Inspección estructural /overhaul de fuselaje.
- a. Asegúrese que el operador tiene instrucciones y normas para cumplir Inspección estructural y overhaul del fuselaje del avión.
 - b. Seleccione una muestra de una Inspección estructural programada / ítems del fuselaje para overhaul y asegúrese que las formas para la ejecución del trabajo, las tarjetas del trabajo y/o otros métodos disponibles para cumplir esas tareas.
 - c. Asegúrese que el operador a establecido una provisión para la verificación y registro de esas tareas.
6. Documentos requeridos para una Inspección estructural, si aplicable.
- a. Asegúrese que el operador tiene identificados esos aviones que requieren ser incluidos en un programa de Inspección estructural. Compare las serie números de los aviones del operador con las series números del documento de Inspección estructural, asegúrese que todos los aviones requeridos están incluidos.
 - b. Asegúrese de que operador tiene instrucciones y normas para cumplir inspecciones en esos aviones sujetos a inspecciones estructurales suplementarias así como están identificados en el documentos de Inspección estructural.
- c. Asegúrese que el operador tiene provisiones para verificar y registrar el trabajo.
 - d. Identifique a través del documento cualquier aeronave que no ha sido mantenido de acuerdo con los requerimientos del documento sobre inspecciones estructurales suplementarias.
7. Requerimiento sobre ítems que requieren Inspección requerida. RII. Asegúrese de lo siguiente:
- a. Que el operador tiene disponibles esas tareas de mantenimiento requeridas para esta Inspección adicional (inspecciones RII).
 - b. Que el operador a desarrollado procedimientos para cumplir con la certificación, entrenamiento, calificación y autorización de acuerdo a los requerimientos para el personal que cumple RII.
 - c. Que el operador tiene procedimientos para asegurar el cumplimiento de los ítems RII .
 - d. Para recibir los ítems de los trabajos de fallas determinadas en la Inspección RII y que requieren reinspección después de una acción correctiva adicional.
 - e. Que el operador tiene procedimientos y normas para aceptar o rechazar ítems RII.
 - f. Que el operador tiene procedimientos que previenen que cualquier persona que cumplió un ítems de trabajo al cumplir una Inspección RII no sea la misma que lo recibe.
 - g. Que el operador tiene procedimientos que aseguren la persona que cumple inspecciones RII están bajo el control y supervisión de la jefatura de control de calidad.
 - h. Que el operador tiene procedimientos para asegurar que una lista corriente de inspectores RII es mantenida, incluyendo todos los nombres, títulos ocupacionales, y autorizaciones para cumplir inspecciones especificadas.
 - i. Que el operador tiene procedimientos que prevean que cualquier decisión de un inspector no pueda ser derogada. La excepción incluye que solamente el jefe de la unidad de control de calidad o una persona con un nivel



- administrativo de control que sea el responsable gerencial de las funciones de inspección requerida o de otras de mantenimiento.
- j. Que el operador tiene procedimientos para que al cambio de turno para los ítems RII incluya una designación individual del responsable que a la llegada del supervisor y personal del nuevo turno sea informado exactamente del estatus de mantenimiento de los trabajos que esta en proceso. Ese procedimiento también deberá incluir la verificación del estatus de mantenimiento de los trabajos en proceso de todo el paquete de trabajo del operador.
- C. Cumplimiento de la Inspección de las facilidades del operador. Después de seleccionar los componentes durante la revisión de los requerimientos para reparación / overhaul cumpla lo siguiente:
1. Asegúrese que los talleres cumplen la reparación overhaul de esos componentes de los cuales se dispone de manual de overhaul. Revise ese manual para asegurarse de lo siguiente:
 - El manual es apropiado para la marca y modelo del componente que va hacer reparado o se le realizara overhaul.
 - El manual es parte del sistema de manuales del operador.
 - El manual es actualizado.

Nota. Para manuales del fabricante, contacte al fabricante para verificar la fecha y contenido de la ultima revisión

 - Herramientas especiales / requerimientos de equipos de prueba que sean apropiados para el trabajo que se piensa cumplir.
 2. Asegúrese de que los talleres tienen las herramientas especializadas y equipos de prueba requeridos de acuerdo a sus manuales.
 3. Determine si el personal esta apropiadamente entrenado para cumplir el mantenimiento, revisando los records de entrenamiento. Esos records pueden ser encontrados en el taller o en otra localización establecida por el operador.
 4. Asegúrese de que los procedimientos del operador para la aprobación de
- retorno al servicio y cualquier otro archivo han sido seguidos.
5. Nota. Si se encuentra o ha sido notada cualquier discrepancia en cualquiera de los procedimientos anteriores, notifique apropiadamente al personal supervisor /gerencial para iniciar acción correctiva.
 6. Asegúrese de que el operador tiene procedimientos que designen la responsabilidad individual para informar al supervisor y personal que llegue a un nuevo turno sobre el estatus exacto de los trabajos en proceso de mantenimiento. Ese procedimiento también deberá incluir la verificación de estatus de los trabajos en proceso de mantenimiento de acuerdo al paquete del operador.
- D. Dentro de los programas de mantenimiento se debe tener un especial cuidado en lo referente a la relación que debe existir entre horas de vuelo y ciclos de vuelo; el PMI deberá vigilar que se tengan en cuenta estos dos parámetros , sobre el uso de la aeronave y componentes , ya que muchos programas estructurales como son edad de aeronaves (Aging) , SSID , CPCP y control de vida útil de componentes y materiales indistintamente se basan en controles a horas o ciclos volados y a los cuales solamente con la autorización previa de la autoridad de aprobación de diseño o la UAEAC se les podrá cambiar las frecuencias de cumplimiento . Adicional cada programa de mantenimiento será susceptible de ajustes o cambio de frecuencias de programas de inspección o mantenimiento de acuerdo al comportamiento o variaciones de relación hora / ciclo de operación. Aeronaves que hayan sido diseñados con requerimientos de tolerancia al daño estructural deberán una sección de limitaciones aprobada por la autoridad del país de diseño, como parte de instrucciones de cumplimiento para la aeronavegabilidad continuada .
- E. Coordinación de los hallazgos y discrepancias encontradas. Debido a la seriedad de cualquier hallazgo encontrado a través del cumplimiento de una tarea, discuta cualquier deficiencia con su superior para verificar los hallazgos de la Inspección.
- #### 4. RESULTADOS DE LA TAREA
- A. Diligencie y tramite el formulario de evaluación.
 - B. La terminación de estas tareas podrá dar como resultado lo siguiente, si aplica:
 - Una carta de seguimiento informando al operador de todos los hallazgos o



deficiencias encontradas en la Inspección y las acciones correctivas, como sea requerido.

- C. Manejo de la documentación. Archive todos los papeles de trabajo que soportan esta Inspección en los archivos del operador de la Secretaría de Seguridad Aérea.
- D. Iniciar los procesos de investigación o sanción de los reportes que lo ameriten ante el Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones Técnicas.

5. ACTIVIDADES FUTURAS

Seguimiento de las acciones correctivas tomadas por el operador, como aplique.

6. OBSERVACIONES ADICIONALES

A pesar que esta tarea debe ser desarrollada de acuerdo con el programa anual establecido por la Jefatura del Grupo Inspección de Aeronavegabilidad, el inspector (PMI), estará en libertad de desarrollar esta tarea de forma repetitiva durante el transcurso del año, cuando él lo estime conveniente.