



CAPITULO II PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE REPORTES DE MAL FUNCIONAMIENTOS O DEFECTOS

SECCIÓN 1: ANTECEDENTES

1. OBJETIVO

Este capítulo es una guía para el procesamiento de un Reporte de Mal función o Defecto, como es requerido en los RAC, parte 4, numerales 4.5.7.3, 4.6.2.7

2. GENERALIDADES

El Reporte de mal funcionamiento o defecto es un medio para reportar áreas con problemas de una aeronave, motor y/o componente. A pesar de que este reporte es establecido para uso de los operadores y los talleres reparadores de acuerdo a los RAC, cualquier operador, explotador, taller reparador, técnico y piloto puede usar este sistema para reportar cualquier área con problemas existente o potencial que podrían afectar la Aeronavegabilidad de una aeronave.

- A. Siempre que un componente o una parte de un sistema de una aeronave, motor, hélice o componente funcione inapropiadamente o falle en su operación a la forma aprobada (certificado tipo), debe ser reportado. Adicionalmente, si un sistema o componente tiene un defecto que deteriore o pueda afectar su función futura, o tenga una parte instalada no apropiadamente, este defecto debe ser reportado.

NOTA: Los problemas repetitivos que estén afectando la misma aeronave, motor, hélice, componente o sistema debe ser reportado para detectar los ítems con comportamientos anormales posibles.

- B. Los operadores y talleres están obligados a reportar en el formato específico.

NOTA: Copias de la forma RAC 8010-4 “Reporte de defecto o Mal funcionamiento” son suministradas por la UAEAC.

- C. La información adicional suministrada y la que incluye los reportes de mal funcionamiento o defecto, puede ser usada para lo siguiente:

- Determinar comportamientos de mantenimiento que pueden afectar la seguridad aérea.
- Revelar otros comportamientos, tales como

problemas con suministro de partes, fabricantes, entrenamiento y/o procedimientos.

- Evaluar la eficiencia general de un programa de inspección y mantenimiento.

1. PRE – REQUISITOS Y REQUERIMIENTOS DE COORDINACIÓN

A. Pre – requisitos

- Requerimientos regulatorios de los RAC 4, capítulos II, V, VI, VII y/o XI, como apliquen.
- Conocimientos del equipo involucrado.

B. Coordinación

- Esta tarea puede requerir la coordinación entre el PMI, el Coordinador de Grupo Inspección de Aeronavegabilidad, algún grupo de control y seguridad aérea regional de la UAEAC y el operador involucrado.

2. REFERENCIAS, FORMAS Y AYUDAS DE TRABAJO

A. Referencias.

- RAC 4, capítulos I, V, IX y XI
- Circular Informativa **5103-082-039** “Información de Falla o Mal Funcionamiento”.

B. Formas

- Forma RAC 8010 – 4 “Reporte de Defecto o Mal Funcionamiento”
- Formulario de Evaluación.

C. Ayudas de trabajo. Ninguna

SECCIÓN 2: PROCEDIMIENTOS

3. PROCEDIMIENTOS

- A. Revisión del reporte del operador. Asegúrese que la forma RAC 8010 – 4 este completa. Contacte al operador para alguna aclaración como sea aplicable. Si es necesario, visite al operador. Algunos documentos



adicionales, tales como fotos o diagramas pueden ser de ayuda.

Es necesario que el inspector examine lo siguiente:

- 1) El nivel de detalle suministrado;
 - 2) la aplicabilidad de la acción correctiva, si es enviada;
 - 3) la conveniencia de la acción correctiva sugerida;
 - 4) los programas para el mantenimiento rutinario y no rutinario;
 - 5) los arreglos contractuales; y
 - 6) los programas de entrenamiento.
- B. Determinar si un reporte es requerido. Cuando un componente o parte de un sistema de una aeronave (motor, hélice o componente) funciona adversamente o falla en la operación de la forma normal o usual, este tiene un mal funcionamiento y debe ser reportado. También, si un sistema, componente o parte tiene un defecto o imperfección lo cual afecta el funcionamiento o puede afectar su funcionamiento futuro, este defecto debe ser reportado. Aunque a primera vista parezca que esto generara reportes insignificantes numerosos, el Programa de Dificultad en Servicio es diseñado para detectar comportamientos anormales. Cualquier reporte puede ser muy constructivo en la evaluación de confiabilidad de diseño o mantenimiento.
- C. El Inspector de Aeronavegabilidad deberá verificar que el operador u explotador de la aeronave ha reportado la ocurrencia o detección de cada falla, de acuerdo a lo establecido en el RAC 4 numeral 4.5.7.3. que cita: "a) el titular de un certificado que opere una aeronave cuya masa de despegue sea superior 5.700 Kg (12.500 libras), supervisará y evaluará la experiencia de mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y proporcionará la información prescrita en los numerales 4.5.10.3. y 4.5.10.4 a la UAEAC y a la organización responsable del diseño tipo de acuerdo con lo indicado en la Circular Informativa 5103-082-039 "y "b) El titular de un certificado que opere una aeronave cuya masa de despegue sea superior 5.700

Kg (12.500 libras), obtendrá y evaluará la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medidas resultantes que se consideren necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula." , y el numeral del RAC 4, 4.6.2.7 que cita: "a) El titular de un certificado que opere un helicóptero cuya masa de despegue sea superior 3.175 Kg, supervisará y evaluará la experiencia de mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y proporcionará la información prescrita en los numerales 4.6.4.3. y 4.6.4.4 a la UAEAC y a la organización responsable del diseño tipo de acuerdo con lo indicado en la Circular Informativa 5103-082-039;" y "b) El titular de un certificado que opere un helicóptero cuya masa de despegue sea superior 3.175 Kg, obtendrá y evaluará la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medidas resultantes que se consideren necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula"

Cuando un problema de seguridad operacional relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad está relacionado con una modificación, el Estado de matrícula se asegurará que exista un sistema que permita que la información que antecede sea transmitida a la organización responsable del diseño de la modificación

- D. Es necesario determinar la criticidad del informe. Cuando un componente de la aeronave (planta poder, hélices, o dispositivos) no haya funcionado correctamente, o su falla durante la operación se comportó de manera inusual o anormal, es necesario que esta condición sea informada. Por otra parte, si un sistema, o componente/parte presenta algún defecto que perjudica su funcionamiento, o puede incluso perjudicar su funcionamiento futuro, se requiere que esta condición sea comunicada también para la adopción de medidas inmediatas. También se informará aquellas tareas de mantenimiento mal ejecutadas, que son detectadas al momento de realizar una tarea de mantenimiento a un componente, por ejemplo, si se detecta la



utilización de otro material que no corresponde al manual o procedimiento aceptable por la UAEAC, etc.

- E. 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 Explotador debe demostrar el cumplimiento de los requisitos reglamentarios de manera satisfactoria; lo que le dará un indicador de riesgo (IdR) insignificante, esta valoración se empleará para priorizar las inspecciones de la vigilancia posterior a la certificación.
- F. Conducir una investigación. Si identifica un comportamiento en el operador, determine si hay una necesidad de cambio en las políticas o procedimientos del operador.
- G. Si la evaluación indica que una acción de seguimiento es requerida para determinar la causa de la discrepancia, el inspector evalúa las siguientes áreas como sea aplicable:
- 1) La aeronave, y/o componentes de la aeronave;
 - 2) Procedimientos de mantenimiento;
 - 3) Registros de mantenimiento apropiados;
 - 4) Procedimientos de entrenamiento y registros; y
 - 5) Las fuentes de aprovisionamiento de partes.

4. RESULTADOS DE LA TAREA

- A. Diligencie y tramite el formulario de evaluación, tenga en cuenta en la evaluación:
- 1) ¿Ha comunicado el explotador de servicios aéreos a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave?
 - Verificar que el explotador cuente con un procedimiento para notificación de los informes de fallas, casos de mal funcionamiento y defectos en donde se establezca que debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable de diseño de tipo.
 - 2) Verificar que el procedimiento establezca que, si la organización responsable de efectuar el mantenimiento está trabajando en forma independiente para un explotador, detecta una falla, mal funcionamiento, y/o defecto de un producto o elemento aeronáutico, debe informar al explotador.
 - 3) Verificar los controles sistemáticos que tenga el explotador, los cuales deben evidenciar que se encuentran actualizados.
 - 2) Verificar cuando un problema de seguridad operacional relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad está relacionado con una modificación, el Estado de matrícula se asegurará de que exista un sistema que permita que la información que antecede sea transmitida a la organización responsable del diseño de la modificación
 - 3) ¿El explotador Ha elaborado los informes en la forma y manera indicada por el Estado de matrícula?
 - Verificar que el informe se haya presentado en un formulario aceptado por la AAC del Estado de matrícula.
 - Verificar que el informe contenga la información requerida
 - 4) ¿Fueron enviados los informes en un periodo no mayor a tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, mal funcionamiento o defecto?
 - Verificar que los informes hayan sido enviados, a partir del momento en que fueron identificados en un periodo no mayor a tres (3) días calendarios.
 - Verificar en los controles sistemáticos de los explotadores los registros de las fechas que la detección de la falla, mal funcionamiento o defecto, concuerde con la fecha en que se envió el informe que se tienen en dichos sistemas



- B. Documentación de la tarea. Archive todos los documentos de soporte en el archivo oficial para el operador o taller.
- C. Iniciar los procesos de investigación o sanción de los reportes que lo ameriten ante el Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones Técnicas.
- D. Reporte los problemas de aeronavegabilidad serios al Coordinador del Grupo Inspección de Aeronavegabilidad para luego informar a la Autoridad responsable del certificado tipo y/o al fabricante del producto. Esto debe incluir algunas recomendaciones para las acciones correctivas.
 - Si el problema de aeronavegabilidad es crítico para la seguridad en vuelo, repórtelo en forma verbal inmediatamente, seguido de un reporte escrito dentro de las 24 horas.
 - Si el problema de Aeronavegabilidad es determinado a no ser crítico para la seguridad en vuelo, este debe ser reportado dentro de 72 horas. Si la información disponible en este tiempo no es completa, todas las condiciones conocidas deben ser reportadas. El reporte debe indicar la acción de seguimiento, si es requerida.

5. ACTIVIDADES FUTURAS

Si es necesario, tome las acciones apropiadas para resolver las deficiencias en las políticas o procedimientos del operador.

Incluir como antecedentes en el programa de vigilancia.

