



CAPÍTULO I

EVALUACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO/INSPECCIÓN PARA MÍNIMOS EN ATERRIZAJE PARA CATEGORÍAS I/II/III/IIIA.

SECCIÓN 1. ANTECEDENTES.

1. OBJETIVO.

Este capítulo suministra una guía para la evaluación y aceptación de solicitudes para aproximaciones y aterrizajes por debajo de los mínimos de acuerdo con programas de soporte apropiados.

2. GENERALIDADES

A. Responsabilidades.

- 1) La responsabilidad primaria del inspector de aeronavegabilidad, es suministrar soporte técnico al inspector de operaciones y a los solicitantes. La responsabilidad para monitorear todas las solicitudes durante el periodo de evaluación debe ser coordinada entre los inspectores de aeronavegabilidad y de operaciones e incluirá:

- Aprobaciones.
- Observaciones de la evaluación en vuelo.
- Vigilancia.

- 2) Es responsabilidad del solicitante, obtener y presentar todos los documentos que establezcan la elegibilidad de la aeronave, tales como:

- El programa de mantenimiento / inspección requerido para la elegibilidad continuada.
- La lista de equipo mínimo (MEL) del solicitante, con las limitaciones para la operación de la categoría I, si aplica.
- Un medio aceptable para mantener la Confiabilidad del control de guía de vuelo y los sistemas asociados.

- B. Calificaciones para aproximación de aterrizaje por debajo de mínimos.

La aproximación y los aterrizajes por debajo de los mínimos son emitidos para operadores calificados que operan bajo los capítulos II, V, VI de la Parte IV del RAC. Mientras las reglas de operación para cada una de éstas autorizaciones pueden variar significativamente, los parámetros de aprobación no. La aprobación para aproximaciones bajo o por debajo de los mínimos en todas las categorías requiere el cumplimiento reglamentario en las siguientes tres grandes áreas :

- Sistemas y equipo de abordó .
- Calificación de tripulantes de vuelo y personal de mantenimiento.
- Procedimientos de operación por debajo de los mínimos, incluyendo un programa de mantenimiento/inspección.

C. Desviaciones.

No se deben hacer compromisos para desviaciones sin la coordinación entre los inspectores de aeronavegabilidad y operaciones. Todos los requerimientos para desviaciones deben ser dirigidos por el inspector de operaciones y enviados a las oficinas pertinentes. El solicitante será advertido de no proceder a operar bajo sus mínimos propuestos hasta que no se resuelva la sugerencia de desviación

3. OPERACIONES CATEGORÍA I.

Las responsabilidades de los inspectores de aeronavegabilidad para autorizaciones de categoría I y en el área de aviónica están limitadas principalmente a la evaluación de los sistemas de director de vuelo y/o piloto automático. El inspector principal de operaciones es el responsable de determinar la capacidad total de un operador Categoría I.



4. APROBACIÓN DE EQUIPOS PARA LA CATEGORÍA II, PARA OPERADORES BAJO EL CAPÍTULO II, Y/O AERONAVES QUE OPEREN EN TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL NO REGULAR(9 O MENOS PASAJEROS).

A. Aprobación de aproximación por debajo de los mínimos.

Una solicitud de autorización para hacer aproximación por debajo de los mínimos debe especificar las bases de aprobación de la aeronave para realizar aproximaciones por debajo de los mínimos. Esta autorización puede basarse en:

- 1) El certificado tipo TC y el manual de vuelo del avión/helicóptero.
- 2) La certificación tipo suplementaria STC.
- 3) Evaluación operacional.
- 4) Cualquier combinación aceptable de lo antes mencionado.

B. Requerimientos para aprobación para Categoría II.

1. Los requerimientos para operación en Categoría II para operadores de aviación general están establecidos en el numeral 4.2.3.4 y apéndice C del RAC. En estas secciones se especifica:

- Instrumentos y equipos requeridos.
- Los métodos de aprobación.
- Cumplimiento de un programa de evaluación.
- Los estándares o patrones de Calibración.
- Los programas de mantenimiento/inspección.

2. La Circular Informativa AC 91-16 de la FAA Última revisión, operación de Categoría II para aeronaves de Aviación General, es una guía para asistir a los operadores en el desarrollo y obtención de la aprobación de la instalación de los equipos y los programas de mantenimiento - inspección para operación de categoría II.

C. Evaluación de los programas operacionales Programas de evaluación operacional.

En los casos en que sea necesario, se debe coordinar con Ingeniería de Aeronavegabilidad del Grupo Técnico Dirección de Estándares de Vuelo Secretaría de Seguridad Aérea UAEAC, particularmente para aquellas aeronaves en las cuales las funciones y las limitaciones de los sistemas automatizados son un factor significativo para una operación segura.

D. Sistemas de director de vuelo.

Los inspectores de aeronavegabilidad deben ser concientes que los sistemas con un único director de vuelo con indicadores duales, en el cual el segundo indicador repite solamente la información del ILS en el indicador del piloto no reúne los requerimientos de dos sistemas de recepción ILS.

E. Equipos opcionales de Aviónica.

Los equipos de Aviónica opcionales instalados por el operador deben ser evaluados y aprobados por Ingeniería de Aeronavegabilidad o Certificación de Productos Aeronáuticos del Grupo Técnico Dirección de Estándares de Vuelo Secretaría de Seguridad Aérea UAEAC. La evaluación de ingeniería permite determinar la necesidad de un vuelo de prueba, que limitaciones pueden aplicar, y si la instalación requiere o no la presentación de un Estudio de Ingeniería de acuerdo a la CI E/T 101 029 ó 030. A continuación se lista el equipo opcional que puede ser instalado y que requiere aprobación:

- Sistemas de director vuelo.
- Sistemas de control automático de aceleración (Autothrottle).
- Sistemas de piloto automático y aproximación acoplada.
- Sistemas de comandos de control de velocidad.
- Sistema de detección de falla y sistemas de alarma.
- Radio Altimetros.

F. Alteraciones.

Las propuestas para alterar equipos de aviónica instalados requeridos para la



operación de una categoría en particular deben ser conducidas en los términos de las CIs 101 E/T 029 y 030. Cada propuesta debe ser evaluada con el objeto de determinar si afecta el comportamiento del sistema, si es compatible con los estándares originales, y cumple con los criterios para la Categoría II. Es recomendable seguir los procedimientos establecidos en el capítulo III de la parte primera de este volumen "Aprobación del Cumplimiento de Alteraciones Mayores y Reparaciones Mayores". En caso de existir alguna duda respecto a la alteración propuesta se recomienda coordinar el análisis de la alteración con el área de Certificación de Productos Aeronáuticos.

- 1) Un inspector de aeronavegabilidad debe ejercer un cuidadoso manejo en la aprobación de las alteraciones. Presiones de cualquier fuente no deben ser tenidas en cuenta por el inspector para verificar que la alteración se está haciendo en concordancia con datos técnicos aprobados y que la evaluación técnica es clara dentro del alcance que tienen los inspectores de acuerdo a su entrenamiento, experiencia y niveles de autoridad para aprobación.
- 2) Las alteraciones originadas en el departamento de ingeniería del operador también deben ser examinadas cuidadosamente y cuando sea necesario, se debe contactar al grupo de ingeniería de la autoridad del país de certificación.

5. APROBACIÓN DE EQUIPOS PARA TRANSPORTADORES AÉREOS COMERCIALES REGULARES Y NO REGULARES QUE OPEREN CON AERONAVES DE 10 O MAS PASAJEROS.

A. Criterio para aeronaves grandes.

Los operadores que usan aeronaves grandes para ser operadas bajo el Capítulo V de la Parte IV del RAC, deben reunir todos los requisitos que están descritos en la circular informativa, AC 120-28C de la FAA última revisión. Criterios para aprobación de categoría III en condiciones meteorológicas mínimas, o la CI 120-29 de la FAA última revisión, Criterios de aprobación para categoría I y II para aterrizajes por debajo de los mínimos para operadores bajo capítulo V de la parte IV del RAC.

B. Criterio para Turbojet.

Todos los operadores que usan aeronaves Turbojet deben cumplir con los criterios de evaluación para los sistemas de aeronaves que aplican para operadores bajo el capítulo V. Los operadores certificados bajo el capítulo VI usando aeronaves Turbojet, deben también utilizar los estándares de evaluación de los equipos de la aeronave indicados en la circular informativa AC 120-28C ó 120-29^a, última revisión, o como mínimo de acuerdo al Apéndice C, Capítulo II parte 4 del RAC

C. Aprobación de los sistemas evaluados.

La aprobación de los sistemas evaluados debe ser cumplida de acuerdo con las circulares informativas AC 91-16, 120-28C ó 120-29A última revisión, o acuerdo al Apéndice C, Capítulo II parte 4 del RAC ; como aplique.

D. Los requerimientos para la autorización de aeronaves para categoría IIIA incluyen requerimientos para el rendimiento total de la aeronave y sistemas asociados. La aceptación de una aeronave para esta categoría debe basarse completamente en el rendimiento y los datos aprobados por la entidad aeronáutica del país de certificación de la aeronave ..

- 1) Una vez recibida una solicitud de operador para la autorización de categoría IIIA, el inspector de aeronavegabilidad asignado, debe contactar inmediatamente el área de certificación de productos aeronáuticos. Esta acción es para determinar si la aeronave ha sido aprobada para tal operación y que equipos y sistemas han sido aprobados. Si la aeronave no ha sido certificada en categoría IIIA, el inspector debe solicitar asistencia del área de certificación de productos aeronáuticos para que un certificado tipo suplementario pueda ser adecuadamente implementado.
- 2) La circular informativa 120-28C última revisión, describe los requerimientos para el programa de mantenimiento. La naturaleza de este tipo de operación necesitará una evaluación detallada, soportada por unos programas bien definidos de mantenimiento, entrenamiento y confiabilidad. Todos los documentos de soporte de mantenimiento y



confiabilidad deben ser parte del programa aceptado.

- 3) El programa inicial también debe incluir programas identificados en el documento Junta de revisión de mantenimiento. La frecuencia de las acciones de mantenimiento pueden revisarse cuando se ha ganado suficiente experiencia para justificar un cambio y cuando no hay conflicto con los requisitos de certificación.
- 4) La Confiabilidad de los sistemas y/o los componentes establecidos como sustentación para la certificación de categoría IIIA, criterio de rendimiento del programa.
 - a) El monitoreo controlado de la Confiabilidad del sistema de categoría IIIA, requerirá que el operador, después de la evaluación inicial, incorpore a su programa aprobado de Confiabilidad los sistemas pertinentes y componentes. Si la Confiabilidad en el sistema de categoría IIIA excede el programa aprobado, al operador se le permitirá un periodo de tiempo razonable para que pueda mejorar su Confiabilidad.

Se debe notificar al área de Certificación de productos aeronáuticos de la U.A.E.A.C cuando sea excedida la rata mensual de remociones y se informará la posible causa. Es necesario un reporte de Confiabilidad particularmente cuando la aprobación operacional fue precedida bajo análisis de probabilidades.

- 5) El manual de mantenimiento debe identificar todas las técnicas especiales, frecuencias de mantenimiento/inspección y todos los requerimientos de equipo de prueba para soportar el programa. El también debe especificar el método para controlar el estatus operacional de la aeronave. Los técnicos calificados para liberar al servicio una aeronave de categoría IIIA deben estar debidamente entrenados e identificados.
- 6) Se debe suministrar un programa aprobado de entrenamiento y

entrenamiento recurrente al personal técnico. El listado de ese personal debe estar disponible y al día. Solamente aquellas personas entrenadas y calificadas les será permitido cumplir mantenimiento/inspección de categoría IIIA.

- 7) Los sistemas de categoría IIIA que están expuestos a numerosas funciones requieren que la aeronave sea chequeada periódicamente o probada funcionalmente. Esto es para asegurar que todos los sistemas estén operativos y que ninguna falla oculta esté ocurriendo. El programa inicial debe contemplar aterrizajes periódicos para constatar la operación en la categoría IIIA o un chequeo funcional a los sistemas involucrados en esta categoría.
- 8) Hasta obtener una suficiente experiencia y datos técnicos (excluyendo los seis meses de demostración), se recomienda que el periodo de pruebas o chequeos funcionales no exceda 35 días.
- 9) Fallas al chequear el sistema con aproximaciones de categoría IIIA simuladas o al probar funcionalmente el sistema dentro de los 35 días automáticamente colocará la aeronave en estado NO operable para la categoría IIIA. La aeronave mantendrá este estado hasta que los chequeos funcionales requeridos sean cumplidos.

6. DESARROLLO DEL PROGRAMA

- A. *Desarrollo inicial.* Desde el comienzo de la solicitud formal el Inspector de aeronavegabilidad debe comenzar a monitorear las actividades. Usualmente se requerirá la coordinación con el Inspector de operaciones para la participación en todas las reuniones con el solicitante. Es importante para el operador incluir todas las personas claves en todas las reuniones.
- B. *Programa para operar por debajo de los mínimos.* El programa para operar por debajo de los mínimos debe ser desarrollado, así como los procedimientos deben usarse durante el periodo de evaluación. especiales de mantenimiento de categoría II que fueron desarrollados para soportar la evaluación repetitiva de los sistemas y equipos de categoría II.



7. REQUERIMIENTO DEL MANUAL DE MANTENIMIENTO PARA CATEGORÍA II.

- A. El manual de mantenimiento debe identificar todas las técnicas especiales, frecuencias de mantenimiento/inspección y todos los requerimientos del equipo de prueba para soportar el programa. Los técnicos calificados para dar reléase a la aeronave para permitir la operación por debajo de los mínimos deben estar listados e identificados dentro del Manual.
- B. Los procedimientos del operador deben incluir un método para la distribución del manual que asegure su disponibilidad en las facilidades de mantenimiento.
- C. A los operadores se les debe solicitar que muestren el método de aprobación del equipo requerido de acuerdo a lo enlistado en la parte del manual de mantenimiento.

8. PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO/INSPECCION.

Los programas propuestos de mantenimiento deben ser adaptados a las operaciones del solicitante y a su organización de mantenimiento. Todos los documentos de soporte de mantenimiento y Confiabilidad hacen parte del programa aceptado.

- A. *Requerimientos para los programas de mantenimiento/inspección.* Las circulares informativas 120-28C y 120-29A última revisión, dan los requerimientos para los programas de mantenimiento/inspección. Los programas de mantenimiento/inspección deben cubrir un adecuado mantenimiento e inspección del equipo y de los sistemas de la aeronave.
- B. *Control y responsabilidad.* Debe hacerse énfasis en el control y responsabilidad de todas las áreas asociadas con la aprobación de aterrizajes por debajo de los mínimos. Estas áreas principalmente cubren lo siguiente:

- Entrenamiento inicial y recurrente en los sistemas de control de vuelo.

- Uso de equipos de prueba.
 - Las diferencias en los sistemas de una aeronave con relación a otros aviones de la flota del operador.
 - Procedimientos especiales de aceptación de aeronavegabilidad y control del estado de aproximación de la aeronave.
 - Entrenamiento inicial y recurrente en todas las áreas de operación por debajo de los mínimos.
 - Entrenamiento para personal nuevo y tipos de equipo.
- C. *Estado operacional de la aeronave.* El método para controlar el estado operacional del equipo requerido para operación por debajo de los mínimos de la aeronave, debe asegurar que el vuelo, el despacho y el personal de mantenimiento estén alertas del estado actual.

D. *Compra del paquete de instalación del equipo de aviónica.* Los programas de mantenimiento/inspección para la aviación general pueden ser desarrollados por algunos fabricantes y talleres conjuntamente con su paquete de instalación de los equipos de aviónica para la categoría II. El contenido de tales programas debe ser suficientemente evaluado para que cumpla con las regulaciones pertinentes de mantenimiento para la categoría II.

E. *Procedimiento de recalificación.* El programa debe incluir un procedimiento de recalificación de una aeronave para operación con mínimos después de efectuar mantenimiento en cualquier sistema que lo requiera. Esto debe incluir pruebas después de los reemplazos, reactivación de los equipos en las bandejas, e intercambio de componentes.

F. *Aprobación.* El inspector debe indicar en el manual del operador la aprobación de la parte del programa de mantenimiento para la operación de categoría II firmando y sellando cada página del programa.

9. PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO DE MANTENIMIENTO.

Los inspectores de aeronavegabilidad durante el curso normal de vigilancia, deben evaluar las



facilidades de mantenimiento que ejecutan el mantenimiento de los equipos para categoría II asegurándose que el entrenamiento suministrado cumpla los estándares para una operación por debajo de los mínimos.

10. PROGRAMAS EXISTENTES DE MANTENIMIENTO/INSPECCIÓN.

A. Los programas pueden ser desarrollados para ser compatibles con un programa de mantenimiento existente siempre y cuando haya una clara distinción entre los requerimientos normales y los requerimientos bajo mínimos.

B. Cuando una propuesta del operador está basada en un programa existente de mantenimiento/Inspección, el inspector debe asegurarse que todos los procedimientos requeridos para la operación por debajo de los mínimos sean incluidos en el programa. Se debe tener precaución cuando un solicitante pretenda desarrollar su programa basándose en el programa aprobado de otro operador.

C. Las siguientes áreas de la propuesta y/o programas existentes deben ser ampliamente revisadas:

- El programa existente de Confiabilidad.
- El programa de entrenamiento.
- Las pruebas iniciales de evaluación para la aeronave existente y para la nueva aeronave.
- El pool de partes existentes, el procedimiento para partes prestadas y el control de las partes de reserva.

C. *Programas existentes de confiabilidad.* El programa existente de Confiabilidad de un operador, puede ser aceptado cuando demuestre ser adecuado para sus operaciones por debajo de los mínimos.

11. EQUIPOS DE PRUEBA Y ESTÁNDARES.

A. Estándares de rendimiento, tolerancias y procedimientos de calibración.

1) Los estándares de rendimiento, las tolerancias y los procedimientos de calibración aplicables al equipo de ILS deben ser adecuadamente cubiertos por:

- Las órdenes técnicas estándar (TSO)
- Los documentos aeronáuticos de la comisión técnica de radio (RTCA)
- Los manuales de instrucción de los fabricantes.

2) Estos estándares o aquellos equivalentes son considerados generalmente aceptables para incluirlos en los programas de mantenimiento /inspección del equipo operado por debajo de los mínimos de aterrizaje Categoría I. Tales estándares pueden no ser adecuados para categoría II. Aquellos que no suministran rendimiento del sistema de categoría, serán revisados para proporcionar el nivel requerido de rendimiento.

B. Las tolerancias para los equipos de aeronaves de categoría II son más rígidas que aquellos de categoría I. Por lo tanto, el equipo usado para inspección, prueba y pruebas de banco de los equipos para categoría II puede requerir calibración y pruebas más frecuentes.

C. *Estándares establecidos y tolerancias.* Los estándares y tolerancias establecidos en el programa de mantenimiento/inspección para prueba y calibración de equipo abordo y sistemas que son requeridos para operaciones de categoría II, no serán liberadas siguiendo un programa de aprobación sin la adecuada sustentación de rendimiento del sistema para evitar que el sistema sea degradado.

D. *Características de AUTO-TEST.* Las características de auto test pueden ser usadas en inspecciones periódicas si:

- 1) Han sido evaluadas previamente y encontrado que son apropiadas para probar el sistema.
- 2) Las instrucciones para su uso e interpretación de las indicaciones de auto-test están incluidas en el manual, en la parte del programa de mantenimiento/Inspección para la operación de categoría II y esta debe ser aprobada por la UAEAC.



12. EXTENSIONES DEL PERÍODO DE MANTENIMIENTO – AVIACIÓN GENERAL

A. Solicitudes para extensiones.

- 1) Las solicitudes para extensiones de periodos de mantenimiento para operadores de aviación general pueden ser consideradas al completar un ciclo de mantenimiento de por lo menos 12 meses calendario. La solicitud puede ser hecha por carta a la UAEAC.
- 2) Se deben tener en cuenta los siguientes factores para obtener una extensión:
 - Los récords de aproximaciones categoría II fallidas por mal funcionamiento de equipos
 - Número de aproximaciones categoría II (cumplidas y simuladas)
 - Récords de mantenimiento sobre fallas de equipo de categoría II.
 - Historial de tendencias conocidas sobre mal funcionamiento en el servicio.
 - Unidad de medida de tiempo entre fallas.
 - Récords de chequeos funcionales de vuelo.

B. Chequeo, pruebas y extensiones de inspección. Las extensiones para los chequeos, pruebas y periodos de inspección puede ser concedidas si los factores indican que el comportamiento y la confiabilidad de los instrumentos y equipos de la categoría II no serán desfavorablemente afectados. Las extensiones para el chequeo, pruebas y periodos de inspección pueden ser tenidas en cuenta si los factores indican que el rendimiento y la confiabilidad de los instrumentos y equipos de Categoría II no afectan adversamente los periodos de extensión en aviación general en la mayoría de los casos, serán de un mes calendario para pruebas, inspecciones y chequeos funcionales en vuelo, y 4 meses calendario para chequeos en banco. El programa del operador debe incluir procedimientos para obtener las extensiones.

C. Incremento de periodos de extensión. La extensión de los periodos sugeridos en el párrafo B pueden ser incrementados a discreción del inspector de aviónica y/o Aeronavegabilidad Los periodos de extensión sugeridos en el parágrafo B pueden ser incrementados a discreción del inspector de

aeronavegabilidad, teniendo en cuenta el respectivo soporte técnico.

13 CHEQUEOS FUNCIONALES DE VUELO.

Algunos operadores han presentado programas para realizar chequeos funcionales de vuelo. Este procedimiento no puede ser aprobado a menos que todos los requerimientos de aeronavegabilidad hayan sido cumplidos antes del despacho. En ningún caso un chequeo funcional de vuelo puede sustituir la certificación de mantenimiento de los sistemas completos o de la operación del equipo.

14. REPORTES Y REGISTROS EN AVIACIÓN GENERAL.

A. *Responsabilidad del cuidado de los registros.* Las personas responsables de cumplir esta labor deben ser entrenadas en las partes apropiadas del programa propuesto para aterrizajes por debajo de los mínimos.

B. *Categoría III o cualquier categoría de aterrizaje automático (Autoland).* A los operadores autorizados para categoría III, o cualquier categoría de Autoland se les solicitará que suministren reportes de mal funcionamiento del equipo abordo durante aproximaciones reales. Los reportes pueden ser suministrados anualmente o en cualquier momento en que los mal funcionamientos afecten significativamente la capacidad de aterrizaje automático.

SECCIÓN 2 PROCEDIMIENTOS

1. PRE-REQUISITOS Y REQUERIMIENTOS DE COORDINACIÓN.

A. Pre-requisitos

- Conocimiento RAC capítulos II, V y VI de la parte IV como aplique.
- Completar satisfactoriamente el curso de adoctrinamiento para inspectores.

B. Coordinación.

Esta tarea requiere coordinación estrecha entre el inspector de aeronavegabilidad, el de operaciones, el de Aviónica ,el solicitante,



Ingeniería de Aeronavegabilidad y Certificación de Productos Aeronáuticos del Grupo Técnico Dirección de Estándares de Vuelo Secretaría de Seguridad Aérea UAEAC si fuere necesario.

2. REFERENCIAS, FORMAS Y AYUDAS DE TRABAJO

A. Referencias.

- RAC parte I , II, V , VI y IX.
- Código de Aeronavegabilidad con el cual fue certificada la aeronave.
- Circulares informativas AC 91-16. Operaciones Aviación General, Aviones categoría II, última revisión.
- Circular informativa AC 120-28C. Criterios para la aprobación de categoría III, Aterrizajes por debajo de mínimos, última revisión.
- Circular informativa 120-29A. Criterios para aprobación de categoría I y II, Aterrizajes por debajo de los mínimos, Operadores capítulo V parte IV del RAC.

* Apéndice C Capitulo II parte 4 del RAC.

B. Formas.

Ninguna.

C. Ayudas de trabajo.

Ninguna

3. PROCEDIMIENTOS

A. *Revisión de los programas de mantenimiento/inspección.* Revise el programa de mantenimiento del solicitante, incluyendo el manual con los procedimientos para la categoría de operación por debajo de los mínimos a que se este aplicando (ver apéndice C, parte IV, capitulo II del RAC) y asegúrese que contiene controles y responsabilidades para lo siguiente:

- 1) Todo el mantenimiento cumplido con los requerimientos en los sistemas y equipos requeridos para operar por debajo de los mínimos.
- 2) Contiene todas las alteraciones de sistemas y equipos.

- 3) Estado de aproximación de cada aeronave todo el tiempo.
- 4) Evaluaciones de auto prueba, equipo de prueba incorporado (BITE) o equipo automático de prueba (ATE) para asegurar su disponibilidad.
- 5) Equipo de reserva.
- 6) Calibración de mantenimiento, uso de equipo de prueba y Requerimientos para registro/reportes.
- 7) Discrepancias repetitivas y crónicas para asegurarse de que las aeronaves afectadas permanecen fuera del estado de aproximaciones bajo mínimos hasta que se efectúe una acción correctiva pertinente.
- 8) Todas las aeronaves de la flota que no han sido evaluadas para mínimos de aproximación.

B. *Revisión de los programas existentes de mantenimiento/inspección.* Asegurar que los programas existentes de mantenimiento/inspección tienen procedimientos para lo siguiente:

- 1) Identificación de discrepancias crónicas y seguimiento de las acciones correctivas.
- 2) La aeronave que mantenga discrepancias crónicas y/o repetitivas estará fuera de estatus de operación por debajo de los mínimos hasta que una acción correctiva positiva sea tomada
- 3) Entrenamiento del personal de mantenimiento asignado a los análisis de confiabilidad.
- 4) Chequeos de evaluación inicial para los aviones existentes y para los nuevos aviones en la flota antes de la inclusión en la operación por debajo de los mínimos.
- 5) Identificación de todos los componentes usados en los sistemas de operación por debajo de los mínimos en las partes existentes de préstamo (pool), procedimientos para partes alquiladas, y control de partes de repuesto.
- 6) Asegúrese que los estándares de calibración para todos los equipos de prueba usados para el mantenimiento de los sistemas y equipos de operación por debajo de los mínimos son cumplidos.
- 7) Asegúrese que cada miembro de la tripulación y personal autorizado de despacho son consientes de cualquier mal



funcionamiento puede restringir la operación por debajo de los mínimos.

C. *Revisión del chequeo funcional del vuelo.* Si un chequeo funcional es cumplido, asegúrese que la siguiente información es incluida:

- 1) Mantenimiento completo y/o concurrente antes de que un avión sea retornado al estatus de operación por debajo de los mínimos, regularmente si el chequeo funcional fue encontrado satisfactoriamente.
- 2) Requerimiento de chequeo de vuelo por mantenimiento solicitado en el libro de vuelo.
- 3) Una entrada de mantenimiento que reconozca los resultados de una acción tomada.

D. *Evaluación de los datos de soporte.* A menos que el solicitante suministre datos de soporte para la aprobación, el inspector deberá coordinar con el inspector de operaciones y el Grupo de ingeniería de la UAEAC para determinar la aceptación de cada aeronave para la autorización solicitada.

E. *Revisión de la lista de equipo mínimo (MEL).* Las secciones apropiadas del MEL deben ser revisadas para identificar los sistemas requeridos para Categoría II y procedimientos especiales como sea aplicable.

F. *Revisión de los requerimientos del entrenamiento del personal.* Asegúrese que hay procedimientos para lo siguiente:

- 1) Asegurase que haya personal contratado calificado de mantenimiento para cumplir lo relacionado con la categoría II y que los requerimientos del programa podrán ser cumplidos por esas personas.
- 2) Entrenamiento y/o entrenamiento recurrente para el personal de mantenimiento. El Personal calificado para cumplir mantenimiento en los sistemas y equipos de la categoría II, incluyendo tripulación de vuelo y despachadores, deberá ser entrenado en los requerimientos para el release de aeronavegabilidad para el programa de operación por debajo de los mínimos.

4. RESULTADOS DE LA TAREA

- A. Diligenciar el formulario de Evaluación y aprobación.
- B. El inspector de operaciones principal (POI) es el responsable de conceder la aprobación para la operación por debajo de los mínimos. El inspector de aeronavegabilidad es el responsable de la evaluación y aprobación de los requerimientos de aviónica y el programa soporte asociado.

9. ACTIVIDADES FUTURAS.

Hacer vigilancia sobre las operaciones aprobadas.

