



## CAPITULO XXX

### EVALUACIÓN DE LOS REQUERIMIENTOS DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN DE OPERADORES NO REGULARES QUE OPERAN AERONAVES DE 9 SILLAS O MENOS

#### SECCION 1: ANTECEDENTES

##### 1. OBJETIVO

Este capítulo provee las guías para la evaluación, aprobación y administración de la inspección de aeronaves y los requerimientos adicionales de mantenimiento para un operador según el numeral 4.6.4.1. del capítulo VI parte IV de los RAC.

##### 2. GENERAL

A. La capacidad de pasajeros de la aeronave es la capacidad de pasajeros como esta indicado en el Certificado Tipo (TC) o en un Certificado Tipo Suplementario (STC). El fabricante (el poseedor del TC) puede tener varias configuraciones de sillas aprobadas que permite reconfigurar convirtiendo de uno a otro de acuerdo con la capacidad aprobada del TC o el STC. La remoción de sillas de pasajeros constituye un cambio en la capacidad del certificado tipo a menos que la configuración resultante sea conforme a un STC u otro dato aprobado.

**Nota:** No es la intención del numeral 4.6.4.1.(a)(1) de los RAC, permitir a los operadores remover o bloquear sillas a fin de evadir requerimientos de mantenimiento.

B. Excepto como se establece en el párrafo siguiente, las aeronaves, que estén certificados para nueve o menos sillas para pasajeros, deben satisfacer los requerimientos de inspección de los RAC numeral 4.2.4.5. o un Programa de Inspección Aprobado de acuerdo con los RAC numeral 4.6.4.5. En cualquier caso, los requerimientos adicionales de mantenimiento del Reglamento Aeronáutico numeral 4.6.4.6. deben ser incluidos.

C. Un solicitante/operador de acuerdo a los RAC capítulo VI parte IV (nueve o menos) puede elegir el mantener la aeronave bajo un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada. Si el solicitante/operador decide usar dicho programa, debe ser aprobado de acuerdo con la guía contenida en el Vol. 2 parte 4 Capítulo IV, Evaluación de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada.

##### 3. REQUERIMIENTOS DE LA INSPECCION ANUAL Y DE 100 HORAS.

Los requerimientos de las inspecciones anual y de 100 horas están definidos en el RAC parte IV capítulo I , Apéndice D. El solicitante / operador puede solicitar trabajo adicional o énfasis especial en ciertos trabajos; sin embargo no hay un método formal para incluir esos ítems en forma continuada en las inspecciones sucesivas. Esas inspecciones son acomodadas y deben limitarse a las aeronaves que el solicitante/ operador programará para inspección pero no tienen un entrada particular para el trabajo que va a ser realizado (Ref. RAC numeral 4.2.4.5. (a) y (b)).

##### 4. INSPECCIONES PROGRESIVAS

A. Cada solicitante/ operador que quiera utilizar una inspección progresiva debe someter una solicitud escrita. El solicitante/ operador debe tener lo siguiente (Ref. RAC numeral 4.2.4.5.(d)):

- 1) Un técnico certificado que tenga una Autorización de Inspector (AIT), un taller reparador de estructuras certificado o el fabricante de la aeronave que supervise o conduzca la inspección.

**Nota:** En este caso el término “supervise” puede tomarse como el seguimiento a un trabajo efectuado por un técnico fuera de su base, para asegurar que el trabajo es efectuado de acuerdo con los procedimientos del mecánico certificado con una AIT que de otra forma hubiera efectuado la inspección.

- 2) Un manual actualizado de procedimientos de inspección que cumpla con los requerimientos de los RAC numeral 4.2.4.5.(d)(2).
- 3) Un hangar y equipo suficiente, requerido para el desensamble y para la inspección apropiada de la aeronave.
- 4) Información técnica actualizada y apropiada para el avión.



## 5. INTERVALOS DE LAS INSPECCIONES PROGRESIVAS

A. Un programa de inspección progresiva debe proveer una inspección completa de la aeronave en cada período de doce meses calendario. La inspección debe estar de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, de la experiencia de los servicios y de la operación a la cual está sometida la aeronave. El programa de inspecciones debe asegurar que la aeronave es en todo momento aeronavegable y está conforme con todas las especificaciones de Aeronavegabilidad por parte de la UAEAC aplicable a la aeronave, la hoja de datos del certificado tipo, las directivas de aeronavegabilidad y otros datos aprobados.

**Nota:** Un mes calendario es el período de tiempo desde el primer día de un mes hasta el último día del mes. Cuando se usa el término mes calendario, el cumplimiento puede ser efectuado en cualquier momento durante el mes, inclusive hasta el último día del mes. Un mes es el tiempo desde cualquier día de un mes calendario hasta el correspondiente día del siguiente mes calendario.

B. Los intervalos de inspección deben ser basados en las recomendaciones del fabricante, en la experiencia de los servicios, la historia de fallas y defectos y el tipo de operación a la cual está sometida la aeronave.

- 1) Si el solicitante/operador requiere asistencia en el establecimiento de los intervalos de inspección, el Inspector de Aeronavegabilidad debe suministrarle la asistencia basado en la experiencia y conocimiento de la aeronave en particular.
- 2) Cuando no se tiene suficiente conocimiento adecuado de los problemas de los servicios para una aeronave en particular, debe requerírsele al solicitante/operador establecer inicialmente intervalos de inspección rutinarios detallado y un plan para ajustar los intervalos basado en la experiencia de los servicios. El solicitante/operador debe ser advertido de la responsabilidad de la frecuencia inicial de la inspección. Esto debe resultar en una inspección completa de la aeronave.

### C. Requisitos

- 1) Antes de que una aeronave sea introducida en un programa de inspección progresivo, debe ser sometido a una inspección por lo menos igual a la de 100 horas. Después de esta inspección inicial, las inspecciones rutinarias y detalladas deben ser

efectuadas de acuerdo como se prescriben en el programa de inspección progresivo.

- 2) Las inspecciones rutinarias consisten en exámenes visuales o verificación de la aeronave, partes, componentes y sistemas hasta donde sea práctico sin desensamblar.
- 3) Las inspecciones detalladas consisten en un examen detenido de estos ítems con el desensamble como sea necesario. Para los propósitos de este subparágrafo, el overhaul de un componente o sistema es considerado como una inspección detallada.
- 4) Antes de que una aeronave sea retirada de un programa de inspección progresivo y devuelto a un programa de inspección anual y 100 horas, la porción pendiente de las inspecciones progresivas debe ser completada.

## 6. REQUERIMIENTOS ADICIONALES DE MANTENIMIENTO DE ACUERDO AL RAC NUMERAL 4.6.4.6. CAPITULO VI

- A. Cada solicitante/operador que mantenga una aeronave bajo los RAC numeral 4.6.4.1.(a)(1), debe cumplir adicionalmente con los requerimientos de mantenimiento del RAC numeral 4.6.4.6. Estos requerimientos aseguran que trabajos mayores de mantenimiento (overhaul, inspecciones de sección caliente, etc.) sean realizados en los motores, hélices, rotores, equipo de emergencia y oxígeno portátil para propósitos médicos. Estos requerimientos no aplican a la estructura y no intentan imponer un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuo o de cualquier otra forma aumentar el programa de inspección de la aeronave.
- B. Los requerimientos de los motores aplican a los propios motores, incluyendo los supercargadores, partes y accesorios requeridos para su funcionamiento. No incluye provisiones de la aeronave tales como los montantes o los anillos o accesorios tales como los generadores y los arranques. La parte 1 define las hélices como incluyendo los controles suministrados por el fabricante. La mayoría de los Certificados Tipo de las hélices especifican la unidad de control aplicable que debe considerarse como parte de la hélice.
- C. El solicitante /operador puede usar o bien los requerimientos de mantenimiento recomendados por el fabricante o desarrollar un programa que incluya requerimientos equivalentes.



- D. Los requerimientos de los fabricantes, tales como el prevuelo u otros ítems de inspección cubiertos por las inspecciones requeridas por los RAC numeral 4.6.4.1.(a)(1) no deben ser incluidos como requisitos de mantenimiento adicional. Para cumplir los requerimientos del RAC numeral 4.6.4.6. un solicitante /operador puede usar una de las siguientes opciones:
- La parte aplicable de requerimientos de mantenimiento recomendados para el motor, hélices, rotor y equipamiento de emergencia.
  - Los programas del fabricante para cada ítem individual.
  - Una combinación de los anteriores.
- E. Los RAC numeral 4.6.4.6.(b) define un programa de mantenimiento del fabricante como aquel que está incluido en el manual de mantenimiento o las instrucciones del fabricante. No incluye autorizaciones o recomendaciones individuales por el fabricante a un solicitante/operador particular.
- 1) Los manuales o instrucciones generalmente incluyen boletines de servicio (SB), cartas de servicio (SL), y otras publicaciones de mantenimiento.
  - 2) Los boletines de servicio (SB) y las cartas de servicio (SL) relativas a reparaciones, alteraciones u otros ítems no comprendidos en el término "mantenimiento" no caen en el ámbito del RAC numeral 4.6.4.6. y su cumplimiento no es requerido a menos que sea mandatorio por una AD. El solicitante/operador puede incluir estos ítems en el programa adicional de mantenimiento para soportar intervalos de mantenimiento mayores u otras inspecciones variables.
- F. Un solicitante/operador puede adoptar el programa de mantenimiento completo del fabricante. El programa debe ser aplicable al tipo, modelo, configuración, etc., y debe satisfacer los requerimientos de acuerdo al RAC numeral 4.6.4.6.
- 1) Si el programa del fabricante no incluye el overhaul del motor (o el mantenimiento pesado equivalente) y el programa del fabricante del motor si lo incluye, el solicitante/operador debe incorporar el programa del fabricante de los motores hasta el grado necesario para involucrar el requerimiento de overhaul del motor. Puede ser necesario incluir boletines de servicio, otras instrucciones de mantenimiento del fabricante y el manual de mantenimiento del fabricante para asegurar un programa adecuado.
- 2) Las limitaciones al programa deben ser incluidas en las especificaciones de operación (Ver Vol. 2, parte IV capítulo XXIV, RAC capítulos V y VI Especificaciones de Operación).
- G. El RAC numeral 4.6.4.6 permite al solicitante/operador desarrollar su propio programa de mantenimiento. Un programa desarrollado por un solicitante/operador requiere la aprobación de la UAEAC y el solicitante/operador debe justificar el programa. En la mayoría de los casos, estos programas se derivan del programa de mantenimiento del fabricante, aun cuando ellos pueden contener variaciones, como un mayor tiempo para el overhaul del motor. En la evaluación del programa del solicitante/operador, el Inspector de Aeronavegabilidad puede considerar un programa en uso por otro operador para aeronaves de similar marca y modelo. En cualquier caso, el programa propuesto debe ser equivalente con el programa de mantenimiento recomendado por el fabricante.
- 1) Cada cambio a un programa desarrollado por el solicitante/operador requiere aprobación de la UAEAC. Los cambios a un programa del fabricante deben ser considerados pero no deben ser incorporados en el programa desarrollado por el solicitante/operador sin una aprobación específica.
- H. Los RAC numeral 4.6.4.1.(a)(1) define los requerimientos de mantenimiento para aeronaves certificadas bajo el capítulo VI para configuración de 9 o menos sillas de pasajeros para cumplir su mantenimiento bajo los capítulos II y VI y los numerales 4.6.4.3, 4.6.4.4. y 4.6.4.6
- Numeral 4.6.4.3. habla de Informe de Confiabilidad mecánica.
  - Numeral 4.6.4.4. Habla de Informe Resumido de Interrupción Mecánica.
  - Numeral 4.6.4.6. Habla de Requerimientos adicionales de Mantenimiento.
- I. Los requerimientos de certificación de aeronaves pequeñas, motores y hélices están cubiertas en los **capítulos 23, 33 y 35 respectivamente**. Estas regulaciones requieren que el fabricante proporcione instrucciones para la Aeronavegabilidad continua de sus productos como partes del producto certificado.



## **7. REQUERIMIENTOS DE BOLETINES DE SERVICIO DE LOS FABRICANTES.**

---

- A. Generalmente los fabricantes clasifican los Boletines de Servicio (SB) como de naturaleza MANDATORIO, URGENTE o GENERAL. Algunos fabricantes consideran todos los SB mandatorios dando la impresión de que son SB aprobados por la autoridad del país de fabricación y que su cumplimiento es requerido. Este no es el caso para que un SB sea requerido debe ser obligatorio. La siguiente lista son ejemplos de situaciones donde los SB's deberán ser regulatorios y encontrados por el Inspector de Aeronavegabilidad.

**Nota:** Únicamente para esta sección, todas las referencias de los Boletines del fabricante abarcan el servicio de información de los fabricantes.

- Si todo o una parte de un SB es incorporado como parte de un AD
  - Si el SB es parte de la sección de la Limitaciones de Aeronavegabilidad del manual del fabricante aprobados por la autoridad del país de fabricación o del TC.
  - Si el Boletín de servicio esta incorporado directamente o como referencia de un programa de mantenimiento aprobado por la UAEAC.
  - Si el fabricante o proveedor del producto provee revisiones para el manual de mantenimiento o instrucciones para la Aeronavegabilidad continuada en forma de SB's
  - Si el Boletín de Servicio es el único dato disponible y aprobado para el cumplimiento del mantenimiento.
  - Si los SB's son listado en los requerimientos adicionales de mantenimiento en las especificaciones de operación aprobadas al solicitante/operador.
- B. Los boletines de servicio son proporcionados por los fabricantes para avisar al operador de condiciones o procedimientos que pueden o podrían o deberían ser mejorados o cambiados. Algunas de las condiciones o procedimientos en los SB's podrían incluir:
- Fisuras en la estructura
  - Falla de componentes
  - Cortos Eléctricos
  - Procedimientos de Inspección
  - Tiempos de Overhaul recomendados
  - Inspecciones repetitivas

- C. Los Boletines de Servicio son frecuentemente utilizados para acciones correctivas y/o dar cumplimiento con recomendaciones del fabricante. En algunos casos, como se listan abajo, SB's son editados para seguridad del vuelo con ítems para los cuales un AD no ha sido editado, como son tiempos de inspección, partes inseguras y procedimientos de mantenimiento inapropiados. Los SB's pueden describir daños y procedimientos de reparación que exceden los requerimientos del Structural Repair Manual (SRM). Procedimientos operacionales también pueden ser incluidos.
- D. Otros ítem como son procedimientos de lubricación, procedimientos de inspección, procedimientos de ajuste y modificaciones menores pueden ser requeridos en o un tiempo base. Problemas ambientales también pueden ser incluidos. Los boletines de servicio puede presentarse en las siguientes clases:

- 1) Urgente: El fabricante piensa que el SB debe ser cumplido y que es un factor de seguridad. Estos tipos de SB's deben ser usados como una acción correctiva para la emisión de una AD
- 2) Rutinario: Este SB es de naturaleza general y puede proporcionar mejor confiabilidad en el mantenimiento, pero no se discuten ítems que sean un factor de seguridad.
- 3) Procedimiento: Este Boletín aclara un cambio en la forma de cumplir una función básica pero de manera diferente.
- 4) Ambiental: Este boletín explica un cambio en el procedimiento debido al tipo de operación o condición de mantenimiento en condiciones climáticas como son humedad, seco o caliente y frío.
- 5) Repetitiva: Este boletín puede requerir inspecciones repetitivas de una parte o área. Este puede ser por tiempos cortos hasta que una reparación pueda ser hecha, pero también puede ser para periodos largos.

## **8. APROBACION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PARA LLEVAR EQUIPOS DE OXIGENO PORTATILES CON PROPOSITOS MEDICINALES**

---

- A. Los RAC requiere que el equipo utilizado para almacenamiento, generación o dispensar oxígeno, transportado abordo de una aeronave, debe ser mantenido de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado del solicitante/operador. El RAC, parte IV capitulo VI, no tiene reglas especiales para mantener y probar cilindros a presión. Sin embargo los procedimientos contenidos en las regulaciones



- del Departamento de Transporte (DOT), emitidos por el fabricante se consideran aceptables para controlar los límites hidrostáticos y de vida de los cilindros a presión. Las normas que los cilindros a presión deben cumplir para ser aptos para el transporte, están contenidas en 49 CFR, Cap. 1, Partes 100-199.
- B. El programa para efectuar las inspecciones y el mantenimiento, sea por tiempo de servicio, tiempo calendario, ciclos o una combinación de ellos, debe cumplir con los RAC los requerimientos del fabricante. Las instrucciones y procedimientos para llevar el programa de mantenimiento, incluyendo las verificaciones y ensayos necesarios, deben ser suficientemente detallados para que el personal de mantenimiento pueda efectuar correctamente el mantenimiento sin ninguna otra ayuda.
- C. Los RAC establece que un contenedor para el cual el período prescrito para reensayo se ha vencido no debe ser cargado y transportado hasta cuando haya sido reensayado apropiadamente. Los cilindros de presión usados como parte del equipo de la aeronave que está cargado o parcialmente cargado en la fecha de vencimiento de la prueba hidrostática, pueden permanecer en servicio después de la fecha de vencimiento hasta la próxima recarga del cilindro, cuando debe efectuarse la prueba hidrostática.
- D. El programa de mantenimiento para el equipo portátil de oxígeno con propósito medicinal es aprobado para el uso en las especificaciones de operación, PARTE D como un ítem del equipo de emergencia (Ver Guía del Inspector de Aeronavegabilidad Vol. 2, parte 4, Cap. XXIV).
- B. Los tiempos límite pueden ser establecidos en horas de operación, ciclos o tiempo calendario. Tiempos límites para ítems en los cuales el deterioro no es necesariamente una función de las horas de operación (como unidades electrónicas o equipo de flotación de emergencia), deben ser establecidos en términos de tiempo calendario.
- C. El incremento en el intervalo de overhaul de los motores puede ser aprobado en incrementos acordados mutuamente entre el operador y el inspector. Los incrementos deben estar soportados en aprobación del fabricante y la experiencia satisfactoria de servicio y/o en un examen cuidadoso durante el último desensamble del motor. El motor escogido para la demostración debe haber operado entre el 5 por ciento del intervalo de tiempo actualmente aprobado.
- D. El operador actual debe justificar un incremento del intervalo de tiempo para inspección, suministrando la documentación de ejemplo que soporte el incremento propuesto. El PMI debe asegurarse que las partes o el motor de muestra representan al conjunto total de los motores y que no se le ha dado un tratamiento especial o ha sido sometido a una inspección previa por parte del operador. Una parte substancial del tiempo de operación debe haber sido efectuada por el operador actual. La experiencia de la industria y las recomendaciones del fabricante pueden ser utilizadas como parte de la justificación, pero no debe ser la única fuente.
- E. El tiempo de la extensión no debe ser mayor de 200 horas para los motores recíprocos o el 10 por ciento para los motores a turbina.
- F. Las extensiones de los tiempos límite son aprobados y autorizados mediante la modificación de las especificaciones de operación (Ver Vol. 2, parte 4 Capítulo XXIV).

## **9. REVISION DE LOS TIEMPOS LIMITES**

- A. La revisión de los tiempos límite para las inspecciones o el overhaul de los motores, hélices, rotores y el equipo de emergencia, normalmente están basados en la experiencia del servicio. Un operador puede solicitar autorización para incrementar los tiempos, sometiendo una justificación para soportar el incremento solicitado. Los datos deben indicar que el incremento no afectará adversamente la aeronavegabilidad del avión. Si los récords de los servicios indican que un ítem consistentemente requiere reparación, ajuste u otro mantenimiento entre el tiempo límite actual debido a daños, desgaste o deterioro, el operador debe tomar acción correctiva.

## **SECCION 2: PROCEDIMIENTOS**

### **1. PRE-REQUISITOS Y COORDINACION DE REQUERIMIENTOS.**

- A. Pre-requisitos.
- Conocimiento de los requisitos reglamentarios del RAC capítulos I, II y VI de la parte IV.
  - Completar satisfactoriamente el Curso de inducción de los Inspectores de aeronavegabilidad sobre Aviación General e Inspección de Aerolíneas de transporte o equivalente.



## B. Coordinación

Esta tarea requiere coordinación entre los inspectores de Aeronavegabilidad asignados a las empresas que operan bajo el capítulo VI de la parte IV.

## 2. REFERENCIAS, FORMATOS Y AYUDAS DE TRABAJO

---

### A. Referencias

- Manual General de Mantenimiento del operador
- Guía del Inspector de Aeronavegabilidad, Vol. 2, parte 4 capítulo IV, Evaluación de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuo parte 4 capítulo XXIII, Evaluación de los RAC capítulo VI (Nueve o menos) Programa de Inspección aprobado y parte 4 Capítulo XXIV de los capítulos V y VI Especificaciones de Operación.

### B. Formatos

- Formato RAC 8400-8 Especificaciones de Operación

### C. Ayudas de trabajo.

- Listas de chequeo y hojas de trabajo de especificaciones de operación.

## 3. PROCEDIMIENTOS

---

A. Informar al solicitante/operador. Informe al solicitante/operador sobre las políticas y requerimientos de las regulaciones. Programe y efectúe una reunión preliminar si es necesario.

B. Revise el Programa de Eventos. Si esta labor debe ser efectuada como parte de una certificación original, revise el programa de eventos para asegurarse que las labores podrán cumplirse de acuerdo con el programa.

C. Evalué los Requerimientos Generales del Manual. Asegúrese que el manual de políticas y procedimientos del solicitante/operador describe los procedimientos, niveles de autoridad e información apropiada de acuerdo con los requerimientos de inspección y mantenimiento de los RAC numeral 4.6.4.1.(a)(1).

D. Evalué los requerimientos de Inspección y Mantenimiento. Cumpla lo siguiente:

- 1) Determine si la aeronave cumple con lo requerido para aeronaves de nueve o

menos pasajeros de acuerdo con el numeral 4.6.4.1(a)(1).

2) Verifique con el solicitante/operador el tipo de programa con la cual será inspeccionada la aeronave.

a) Si el solicitante/operador prefiere adoptar un programa de inspección progresivo, asegúrese que cumple con los requerimientos del numeral 4.2.4.5. (d).

b) Si el solicitante/operador prefiere adoptar un Programa de Inspección aprobado, asegúrese que cumple con los requerimientos de los RAC numeral 4.6.4.5. y Vol. 2, parte IV Cap. XXIII, Evaluación de los RAC capítulo VI (nueve o menos) Programa de Inspección aprobado.

c) Si el solicitante/operador prefiere adoptar una inspección de 100 horas/año, asegúrese que cumple con los requerimientos de los RAC numeral 4.2.4.5.(a) y (b).

d) Si el solicitante/operador transportará carga solamente, asegúrese de que cumple con los requerimientos de los RAC numeral 4.2.4.5. (a) o (d).

3) Determine si el solicitante/operador cumple con los requisitos adicionales de mantenimiento de los RAC numeral 4.6.4.6. para los motores, hélices y rotores (como sea aplicable), y para el equipo de emergencia.

a) Determine si el solicitante/operador va a utilizar el programa de mantenimiento del fabricante o desarrollará su propio programa.

b) Determine los intervalos del tiempo entre servicios que el solicitante/operador intenta aplicar.

### E. Analice los reportes

Defina con el solicitante/operador cualquier discrepancia y los cambios requeridos para resolverlas.

## 4. RESULTADOS DE LA TAREA

---

A. Diligencie y tramite la hoja de evaluación.

B. Cuando se han cumplido todos los requerimientos para la aceptación y aprobación de los programas de inspección y mantenimiento, resultará en la aprobación o enmienda de las Especificaciones de



Operación, de acuerdo con el Vol. 2, parte IV  
Capítulo XXIV.

- C. Documentos. Archive todas los documentos de soporte en el archivo correspondiente al solicitante/operador.

## **5. ACTIVIDADES FUTURAS**

---

Vigilancia Normal



## EVALUACIÓN DE LOS REQUERIMIENTOS DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN DE OPERADORES NO REGULARES QUE OPERAN AERONAVES DE 9 SILLAS O MENOS

Operador/Proveedor:	Fecha:	Lugar:
---------------------	--------	--------

Área de Evaluación	Área de Evaluación	Área de Evaluación	Área de Evaluación
--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

1A	3B	3D2c	4A
1B	3C	3D2d	4B
2A	3D	3D3	4C
2B	3D1	3D3a	5
2C	3D2a	3D3b	
3A	3D2b	3E	

### ANOTACIONES:

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

\_\_\_\_\_

**FIRMA DEL INSPECTOR**