



**INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACION CIVIL
(IDAC)**

RESOLUCIÓN No. 003/08

Que Aprueba la “Guía para la Prueba de Conocimiento de la Autorización de Inspección” (Guía AIR 001-08), del Departamento de Aeronavegabilidad.

Considerando: Que la Ley de Aviación Civil No. 491-06, constituye el marco regulatorio básico que rige la aviación civil en todo el territorio nacional.

Considerando: Que de conformidad con el literal h) del artículo 26 de la Ley No. 491-06, es atribución del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), elaborar dictar, publicar y enmendar los Reglamentos de su competencia.

Considerando: Que la Ley de Aviación Civil en su artículo 34, establece que el Director General del IDAC será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por dicha ley y del cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del IDAC.

Considerando: Que el artículo 112 de la Ley No. 491-06 de Aviación Civil, establece que el Director General prescribirá reglamentos y reglas razonables; así como también dictará normas que regulen otras practicas para proveer adecuadamente la seguridad de las operaciones de la aviación civil.

Vista; La Constitución de La República Dominicana.

Vista; La Ley de Aviación Civil Dominicana, No. 491-06 de fecha 22 de diciembre del 2006, publicada en la Gaceta Oficial No.10399, de fecha 28 de Diciembre de 2006.

Visto; El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD).

Visto; El Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (IDAC-2000), puesto en vigencia por Resolución No. 011/07, de fecha 30/01/07; modificado en fecha 18/04/07 mediante Resolución No. 019/07, del Director General.

El Director General, de conformidad con las disposiciones de la Ley de aviación Civil Dominicana No. 491-06, de fecha 22 de diciembre de 2006, en ejercicio de sus facultades legales dicta la siguiente;



RESOLUCIÓN:

Primero: Se aprueba la “Guía para la Prueba de Conocimiento de la Autorización de Inspección” (Guía AIR 001-08), del Departamento de Aeronavegabilidad, cuyo texto integro es el siguiente:

GUÍA PARA LA PRUEBA DE CONOCIMIENTO DE LA AUTORIZACIÓN DE INSPECCIÓN

DIRECCION DE NORMAS DE VUELO
DEPARTAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD

PREFACIO

La Guía para la prueba de conocimiento de la Autorización de Inspección provee información con relación a la preparación para tomar la prueba de conocimiento de la Autorización de Inspección (AI). El apéndice 1 provee ejemplos de formularios.

CONTENIDO

	Pág.
Prefacio	5
Contenido General.....	6

CAPITULO 1.

INFORMACION GENERAL

1. Introducción.....	8
3. Requisitos para tomar la Prueba de Conocimiento	8
5. Áreas de Conocimiento en la prueba.....	8



7. Descripción de la Prueba	8
9. Proceso para tomar una Prueba de Conocimiento	9
11. Uso de Ayuda y Materiales como Pruebas.....	10
13. Fraude u otra Conducta no Autorizada.....	11
15. Proceso para Reexaminar.....	11

CAPITULO 2.

FUNCIONES BÁSICAS DE UNA AI

1. Generalidades.....	12
3. Aprobación de Reparaciones Mayores y Alteraciones Mayores	12
5. La inspección de reparaciones o de alteraciones consiste en estas operaciones básicas.....	13
7. Inspecciones Anuales y Progresivas	14
9. Configuración.....	14
11. Condición.....	15
13. Lista de Equipos Mínimos.....	15
15. Diferir Instrumentos o Equipos Inoperativos.....	15
17. Directivas de Aeronavegabilidad.....	16
19. Reportes de Defecto o Mal Funcionamiento.....	16
21. Revisión de la Documentación.....	17
23. Marcas de la Aeronave.....	17
25. Aeronaves con Discrepancias o en condiciones no Aeronavegables.....	17
27. Inspección Incompleta.....	18

CAPITULO 3.

REGISTROS DE LA AERONAVE

1. Registros de Mantenimiento	19
3. Importancia de las Entradas en los Registros de Mantenimiento.....	19
5. Llenado del formulario IDAC 2000-37 (Reparación Mayor, Alteración y Reacondicionamiento de Estructura, Motor, Hélice y Componentes.....	19
7. Peso y Balance.....	20
9.- Ponga las cosas claras.....	21
11. Sugerencias para desarrollar buenas relaciones entre el propietario y el técnico (AI)	21
13. Ejemplo de preguntas y respuestas de la prueba	23



15. Sugerencias para el estudio de la prueba AI	25
---	----

APENDICE 1 - EJEMPLOS DE FORMULARIOS

Figura 1	Formulario IDAC 2000-56 (Solicitud para Autorización de Inspección a Técnico de Mantenimiento).....	26
Figura 2	Formulario IDAC 2000-57 (Autorización para Inspección AI).....	27
Figura 3	Formulario IDAC 2000-37 (Reparación Mayor, Alteración y Reacondicionamiento de Estructura, Motor, Hélice y Componente) (frente).....	28
Figura 4	Formulario IDAC 2000- 37 (Reparación Mayor, Alteración y Reacondicionamiento de Estructura, Motor, Hélice y Componente) (Dorso).....	29
Figura 5	Ejemplo de Entrada de Registro de Mantenimiento	30
Figura 6	Registro de Cumplimiento de AD (formato sugerido).....	30
Figura 7	Formulario IDAC 2000-34 (Reporte de Dificultad en Servicio)....	31
Figura 8	Ejemplo de una Placa con las Limitaciones de Operación.....	32
Figura 9	Ejemplo de Entrada para una Inspección Anual en la cual la Aeronave fue Encontrada no Aeronavegable.....	32
Figura 10	Ejemplo de listado de discrepancias proporcionadas al propietario de una aeronave cuando se reporta una aeronave con artículos no aeronavegables después de completar una inspección anual.....	33
Figura 11	Ejemplo de Revisión del Peso y Balance Típico para una Aeronave Ligera Monomotor	34
Figura 12	Ejemplo de Entrada en el Registro del Cumplimiento de una Directiva de Aeronavegabilidad no Recurrente (one time).....	35
Figura 13	Ejemplo de la Entrada en el Registro del Cumplimiento de una Directiva de Aeronavegabilidad Recurrente.....	35



CAPITULO 1. INFORMACION GENERAL

1. INTRODUCCIÓN.

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) inicio la preparación de la autorización de inspección (AI) a principios del año 2008. Este sistema permitirá a los técnicos cualificados el privilegio de realizar ciertas inspecciones que servirán para el buen mantenimiento de la flota aérea civil de República Dominicana. El logro de una AI y la ejecución de los deberes de quien posea ese certificado realzan grandemente los privilegios y las responsabilidades del técnico de mantenimiento de aeronaves. La AI permite que los técnicos de estructura y grupo motor (TMA) realicen una mayor variedad de mantenimiento y de alteraciones que cualquier otra entidad simple de mantenimiento.

La determinación de la aeronavegabilidad durante una inspección es una responsabilidad seria. Para muchas aeronaves de aviación general, la inspección anual podría ser la única inspección profunda que reciba a través del año. En vista de la amplia gama de autoridad que conlleva la autorización, la prueba examina un campo más amplio de conocimiento que el requerido para la licencia TMA y refleja el énfasis que se pone en el titular de la licencia para mantener la seguridad aérea.

Esta guía no se ofrece como una vía fácil para obtener la información necesaria para pasar la prueba de conocimiento de la autorización de la inspección. Más bien, la intención de esta guía es definir y estrechar el campo de estudio para las áreas de conocimiento requeridas incluidas en la prueba.

3. REQUISITOS PARA TOMAR LA PRUEBA DE CONOCIMIENTO.

La elegibilidad para la prueba de conocimiento se establece en la Dirección de Normas de Vuelo, Departamento de Aeronavegabilidad, antes de tomar la prueba de conocimiento de la autorización de inspección.

Usted es elegible para la prueba de conocimiento de la autorización de inspección si usted reúne los requisitos del RAD 65, sub-sección 65.91(c).

5. ÁREAS DE CONOCIMIENTO EN LA PRUEBA.

La prueba de conocimiento de la autorización de inspección es comprensiva pues debe probar su conocimiento en muchos temas. Al solicitar una AI usted deberá repasar el RAD 65, sub-sección 65.91(c) (5) para las áreas de conocimiento en la prueba.

7. DESCRIPCIÓN DE LA PRUEBA.

Todas las preguntas de la prueba son objetivas del tipo selección múltiple. La prueba contiene 50 preguntas, numeradas del 1 al 50. Cada pregunta puede ser contestada por la selección de una sola respuesta. Cada pregunta de la prueba es independiente de otras preguntas; por lo tanto, la respuesta correcta de una, no depende o influencia la respuesta correcta de otra.



El tiempo máximo permitido para la prueba es de 3 horas. El tiempo asignado se basa en experiencia anterior y estadísticas educativas. Esta cantidad de tiempo se considera más que adecuada si usted se ha preparado correctamente.

La prueba de conocimiento de la autorización de inspección ha sido considerada por algunos como una prueba de libro abierto debido al uso de material de referencia durante la prueba. Ver la prueba de esta manera es un concepto erróneo. Ha habido siempre un requisito de conocimiento base para el cual no se proporcionó ningún material de referencia. Por lo tanto, se debe observar que, durante las pruebas, hay temas para los cuales el material de referencia no se incluye en el suplemento de la prueba. Estas áreas utilizarán habilidades adquiridas por usted como técnico de estructura y grupo motor y que son necesarias para inspeccionar correctamente el trabajo realizado por otros.

El suplemento para la prueba de AI proporciona segmentos apropiados de las Regulaciones Aeronáuticas Dominicanas (RAD), de todas las tablas necesarias, gráficos y de los datos técnicos necesarios para solucionar los problemas contenidos en la prueba. Antes de tomar la prueba, usted deberá leer por algunos minutos el suplemento para determinar cuál está incluido.

Usted deberá leer cuidadosamente la información y las instrucciones dadas con las pruebas, así como lo escrito en cada artículo de la prueba.

Al tomar una prueba usted deberá tener presente los siguientes puntos:

1. Conteste cada pregunta de acuerdo con las últimas regulaciones y procedimientos.
2. Lea cada pregunta cuidadosamente antes de seleccionar las posibles respuestas. Usted debe entender claramente el problema antes de procurar solucionarlo.
3. Después de formular una respuesta, determine cuál de las alternativas corresponden lo más posible con esa respuesta. La respuesta elegida debe resolver totalmente el problema.
4. De las respuestas dadas, puede aparecer que hay más de una respuesta posible; sin embargo, hay solamente una respuesta que es correcta y completa. Las otras respuestas son incompletas o se derivan de ideas falsas populares.
5. Si cierta pregunta es difícil para usted, es mejor marcarla para una revisión posterior y proceda a las otras preguntas. Después de que usted conteste las preguntas menos difíciles, vuelva a aquellas que usted marcó para la revisión y contéstelas. El procedimiento para marcar para revisión le será explicado a usted antes de comenzar la prueba. Cuando usted ha terminado la prueba, cerciórese de que una respuesta se haya registrado para cada pregunta. Este procedimiento le permitirá utilizar el tiempo disponible con la mayor ventaja.
6. Al solucionar un problema de cálculo, seleccione la respuesta lo más cerca posible a su solución. El problema se ha comprobado con varios tipos de calculadoras; por lo tanto, si usted lo ha solucionado correctamente, su respuesta estará más cerca a la respuesta correcta que cualquiera de las otras opciones.

9. PROCESO PARA TOMAR UNA PRUEBA DE CONOCIMIENTO.

El primer paso para tomar la prueba de conocimiento de la autorización de inspección es ponerse en contacto con el IDAC (Dirección de Normas de Vuelo), para concertar una cita y entrevistarse con un inspector de aeronavegabilidad para así determinar la elegibilidad antes de que usted se registre para la



prueba de conocimiento. En la entrevista, el inspector pedirá que usted llene el formulario IDAC 2000-56 y que muestre un documento de identificación. Un documento de identificación aceptable incluye su fotografía reciente, la firma, y la dirección de su residencia actual, si es diferente de la dirección de envío. Esta información puede presentarse en más de una forma de identificación.

Las formas aceptables de identificación incluyen, la cédula de identidad y el pasaporte.

Durante la entrevista, se le pedirá que demuestre a satisfacción del inspector que usted reúne los requisitos para la autorización según lo especificado en el RAD 65, sub-sección 65.91(c) (1) hasta (4).

El inspector lo entrevistará por el tiempo necesario para determinar que usted entiende claramente los privilegios de la autorización de inspección, las limitaciones, las responsabilidades, y las funciones en el área de la aviación. Una vez que usted haya demostrado sus calificaciones, el inspector firmará el formulario IDAC 2000-56 que usted llenó. Usted debe tener consigo este formulario a la hora de tomar la prueba.

Usted no necesitará llevar ningún material de referencia de AI al lugar de la prueba; sin embargo, usted necesitará la identificación apropiada.

La mínima puntuación para aprobar es 70; sin embargo, si falla la prueba, habrá un período de espera de 90 días antes de reexaminarse. Una tentativa de reexaminar antes del período de espera es contraria al RAD 65, y podría dar lugar a la suspensión de cualquier licencia aeronáutica de que usted sea titular. No pierda el reporte de la prueba, pues usted necesitará presentarlo al IDAC si usted obtiene una calificación para recibir su AI, o si falla en la prueba, debe ser presentado al IDAC cuando usted esté listo para reexaminarse después del período de espera de (90) días.

Si usted requiere un duplicado de la prueba por pérdida o por destrucción de la original, solicítelo al IDAC.

11. USO DE AYUDAS Y MATERIALES PARA LA PRUEBA.

Las pruebas de conocimiento para el personal aeronáutico requieren que el solicitante analice la relación entre las variables necesarias para solucionar problemas de aviación, además de probar la exactitud de un cálculo matemático. La intención es que todos los solicitantes sean puestos a prueba más en los conceptos que en la rutina de su habilidad para el cálculo. Es permitido utilizar ciertos dispositivos calculadores al tomar pruebas de conocimiento, siempre y cuando se utilicen dentro de las pautas siguientes. El término "dispositivos calculadores" es intercambiable con tales artículos tales como calculadoras, computadoras, o cualquier otro dispositivo similar diseñado para las actividades relacionadas con la aviación.

Al tomar una prueba de conocimiento, usted puede utilizar ayudas, materiales de referencia, y materiales de la prueba dentro de las pautas listadas abajo, si las preguntas actuales de la prueba o respuestas no son reveladas. Todos los modelos de calculadoras orientadas al área de aviación se pueden utilizar, incluyendo las calculadoras electrónicas pequeñas que realizan solamente funciones aritméticas (suma, resta, multiplicación, y división). Las memorias programables simples, las cuales permitan la adición, la substracción o recuperación de un número de la memoria, son permitidas. También, las funciones simples, para cálculos de la raíz cuadrada y los porcentajes son permitidas. Se aplican las siguientes pautas:



1. Usted puede utilizar cualquier material de referencia proporcionado con la prueba. Además, usted puede utilizar escalas, reglas, transportadores, trazadores, las computadoras de navegación y las calculadoras electrónicas o mecánicas que se relacionen directamente con la prueba.

2. Las instrucciones permanentemente inscritas por el fabricante en el frente y en el reverso de tales ayudas, Ej.: fórmulas, conversiones, reglas y las fórmulas de peso y balance son permitidas.

3. El IDAC puede proporcionarle una calculadora y/o negarle el uso de su calculadora personal basada en las siguientes limitaciones:

- Antes, y durante la realización de la prueba, mientras está en presencia del inspector, usted debe oprimir el interruptor encendido/apagado y realizar cualquier otra función que asegure que cualquier dato almacenado en los circuitos de la memoria sea borrado.
- El uso de las calculadoras electrónicas que incorporan circuitos de memoria de tipo permanente o continuo sin capacidad de ser borrados son prohibidos. El IDAC puede rechazar el uso de su calculadora cuando el inspector sea incapaz de determinar la capacidad del borrado de la calculadora.
- El listado de datos se debe entregar a la terminación de la prueba si la calculadora incorpora esta característica en el diseño.
- El uso de tarjetas magnéticas, de cintas magnéticas, de módulos, chips de computadora, o de cualquier otro dispositivo sobre el cual los programas o la información desarrollados de antemano relacionados con la prueba puedan ser almacenados y ser recuperados son prohibidos.
- No se permite usar ningún folleto o manual que contengan instrucciones relacionadas al uso de ayudas de la prueba.

4. Los diccionarios no se permiten en la zona de pruebas.

5. El IDAC hace la determinación final referente a los materiales de la prueba y a las posesiones personales que se le permitirán en la zona de pruebas.

13. FRAUDE U OTRA CONDUCTA NO AUTORIZADA.

Si el inspector examinador detecta alguna conducta no autorizada de acuerdo al RAD 65, tiene la facultad de suspender la prueba, resultando esto en la cancelación de la prueba por un período de un año y/o la cancelación de cualquier licencia que posea.

15. PROCESO PARA REEXAMINAR.

Si usted falla la prueba de conocimiento de la autorización de inspección, usted no podrá solicitar reexaminarse hasta después de (90) días desde de la fecha en que usted falló la prueba. Cualquier tentativa para reexaminarse antes del período de espera señalado anteriormente, es contraria a lo que establece el RAD 65 y podría dar lugar a la cancelación de cualquier licencia aeronáutica que posea.

Después del período de espera de (90) días simplemente presente el reporte de prueba junto con la identificación requerida al IDAC.



CAPITULO 2. FUNCIONES BASICAS DE UN AI

1. GENERALIDADES.

Las funciones básicas del titular de una autorización de inspección (AI) están contenidas en el RAD 65, sub-sección 65.95. A excepción de aeronaves mantenidas de acuerdo con un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continúa, un AI puede inspeccionar y aprobar para el retorno al servicio cualquier aeronave o parte relacionada o accesorio después de una reparación mayor o de una alteración mayor. También, el titular de una AI puede realizar una inspección anual y él o ella puede supervisar o realizar una inspección progresiva.

3. APROBACIÓN DE REPARACIONES MAYORES Y ALTERACIONES MAYORES.

Una de las principales responsabilidades del titular de un AI es determinar la aeronavegabilidad inspeccionando las reparaciones o alteraciones de conformidad a datos aprobados, y a asegurar que la aeronave está en condición para la operación segura. Durante la inspección de reparaciones mayores o de alteraciones mayores, el titular de una AI debe también determinar que son compatibles con las reparaciones y las alteraciones previas que han sido realizadas a la aeronave.

El titular de una AI debe realizar personalmente la inspección. El RAD no provee la delegación de esta responsabilidad.

La aprobación de reparaciones mayores y de alteraciones mayores es una responsabilidad seria. La acción de aprobar debe consistir en una investigación detallada para establecer, por lo menos:

1. Todas las partes de reemplazo instaladas conforme con el diseño aprobado y/o que tienen rastreabilidad hasta el fabricante original del equipo (sub-sección 21.303).
2. Según se instala, la instalación esté de acuerdo a los datos aprobados que son aplicables a la instalación.
3. La ejecución del trabajo reúne los requisitos del RAD 43, sub-sección 43.13 (la aeronave o el producto es igual a su condición original o su condición de alteración apropiada).
4. Los datos usados son apropiados a la regla de certificación de la aeronave (Ej.: RAD 23).
5. El trabajo es completo y compatible con otras estructuras o sistemas.
6. El titular de una AI **NO PUEDE** aprobar los **DATOS** para las reparaciones mayores o las alteraciones mayores. Puede, sin embargo, inspeccionar para ver que las alteraciones están de acuerdo con los datos aprobados previamente por el Director (RAD 65, sub-sección 65.95). Esto significa que el titular de una AI se asegura de que los datos aprobados estén disponibles y sean usados como base para la aprobación. Esta determinación de la disponibilidad será hecha antes de comenzar la reparación o la alteración. Si los datos no están disponibles, o si el titular de una AI está inseguro de la aceptabilidad de los datos disponibles, el inspector de AIR debe ser consultado. El AIR puede, cuando las circunstancias lo justifiquen, ser capaz de:
 - Establecer una base aceptable para la aprobación;
 - Aprobar los datos; o
 - Recomendar la aplicación de un certificado de tipo suplementario.



Muy a menudo, las reparaciones mayores son realizadas de modo que eventualmente son cubiertas por tela, piel de metal, u otra estructura. Cuando existe esta situación, el titular de una AI debe un entendimiento claro con el técnico que realiza la reparación en que es necesaria una inspección que cubra todas las áreas. La inspección debe asegurar que la reparación fue realizada de acuerdo con los métodos, técnicas, y prácticas aceptables prescritas por el RAD 43 y que la estructura que se cubrirá está libre de defectos, de corrosión, o putrefacción de la madera, y está protegida contra los elementos. Además, el titular de una AI debe inspeccionar otras áreas afectadas para saber si hay daños ocultos, si la aeronave ha estado involucrada en un accidente o un incidente. Se requiere hacer una entrada en el registro de mantenimiento y llenar el formulario IDAC 2000-37.

Una mínima desviación a los datos aprobados es permisible si el cambio es uno que podría ser aprobado como una alteración menor cuando es considerado por sí mismo. Asegure enumerar las desviaciones en el formulario IDAC 2000-37 y hacer una entrada en el registro de mantenimiento cuando complete los registros de la aeronave. Cuando halla duda, contacte un inspector de aeronavegabilidad en el IDAC que pueda decidir que el cambio no es mínimo y que necesitará la aprobación específica o una enmienda a la aprobación original.

Los datos aprobados que se utilizarán para las reparaciones mayores y las alteraciones mayores pueden ser uno o más de los siguientes:

- Hojas de Datos del Certificado Tipo
- Especificaciones de la Aeronave
- Certificado de Tipo Suplementario (STC)
- Directivas de Aeronavegabilidad (AD)
- Datos Aprobados del Fabricante (DOA)
- Representante designado de ingeniería (DER)
- Manuales del fabricante del aparato (Excepto Instrucciones de Instalación)
- Capítulos aprobados de los manuales de reparaciones estructurales.

La AC 43.13-1B, Métodos Aceptables, Técnicas, y Prácticas – Reparación e Inspección de una aeronave es aceptable al IDAC para la inspección y la reparación de las áreas no presurizadas de una aeronave civil, sólo cuando no hay instrucciones de reparación o mantenimiento del fabricante. Estos datos generalmente aplican a reparaciones menores. Las reparaciones identificadas en esta AC se pueden también utilizar como base para las reparaciones mayores. Los datos de reparación pueden ser utilizados como datos aprobados, y también el capítulo de la AC, la página, y el párrafo listados en el bloque 8 del formulario IDAC 2000-37 cuando:

- El usuario ha determinado que es apropiado al producto que está siendo reparado;
- Es directamente aplicable a la reparación que está siendo realizada; y
- No es contrario a los datos del fabricante.

El formulario IDAC 2000-37 emitido en duplicado para una aeronave idéntica puede ser usado como dato aprobado solamente cuando se realiza una alteración idéntica en una aeronave con modelo, marca y series idénticos del que modifica originalmente.

5. LA INSPECCIÓN DE REPARACIONES O DE ALTERACIONES CONSISTE EN ESTAS OPERACIONES BÁSICAS.



1. Determine que los datos de la reparación o de la alteración tienen aprobación del IDAC.
2. Inspeccione la configuración de la reparación o de la alteración para saber si hay conformidad con los datos aprobados y con los estándares de rendimiento del RAD 43. Al mismo tiempo, la Aeronave deberá todavía cumplir con los requisitos de navegabilidad aplicables, y la reparación o la alteración que sean compatibles con otras instalaciones.
3. Todas las limitaciones de operación afectadas por una alteración deben ser revisadas apropiadamente. Algunas veces las limitaciones están en forma de suplementos del manual de vuelo, marcas de rango de instrumento, placas, o de combinaciones de éstos. Contacte al inspector de aeronavegabilidad para las limitaciones o cambios que puedan ser realizados.
4. Determine que se han hecho las entradas en el registro de la aeronave y los datos de peso y balance y la lista de equipos han sido revisados, cuando sea apropiado. Debe haber una declaración en el formulario IDAC2000-37, de manera que los datos de peso y balance y la lista de equipos hayan sido revisados. Cuando una alteración resulta en un cambio de la posición del centro-de-gravedad (CG), el límite afectado del CG deberá ser investigado bajo condiciones de cargas adversas a menos que el nuevo CG esté dentro del rango de CG de peso vacío aprobado. Por ejemplo, si el CG ha sido cambiado hacia atrás, las condiciones de cargas debieran ser computarizadas para ver que la aeronave no ha excedido el límite de CG trasero. Es la responsabilidad de los pilotos tener la aeronave cargada correctamente. Sin embargo, cuando una alteración es aprobada, es responsabilidad de un AI ver que los datos de peso y balance han sido revisados. Las entradas en los registros de la aeronave deben referirse al formulario IDAC 2000-37, para los detalles, tales como: " el kit de STOL instalado de acuerdo con el STC SA 940CE, número de dibujo 5084 de fecha 24 de abril del 2002. Vea el formulario IDAC 2000-37, para los detalles."
5. Indique la aprobación en el bloque 7 del formulario IDAC 2000-37, y devuelva ambas copias a la persona que realizó el trabajo, para su disposición de acuerdo con el RAD 43, apéndice B.

7. INSPECCIONES ANUALES Y PROGRESIVAS.

Los procedimientos y el alcance para las inspecciones anuales se disponen en el RAD 43, apéndice D, y se deberán seguir detalladamente. El alcance y el detalle para una inspección progresiva son establecidos por el propietario o el operador de acuerdo con el RAD 91, sub-sección 91.409 (d). Hay requisitos adicionales para las inspecciones anuales y progresivas enumeradas en el RAD 43, sub-sección 43.15. El alcance y detalle de una inspección anual de o de 100-hora son las mismas. Las entradas en los registros son muy importantes por que son la única evidencia de que el propietario de una aeronave pueda demostrar el cumplimiento con los requisitos de inspección del RAD 91, sección 91.409 (refiérase al apéndice 1, figura 5).

Los recordatorios siguientes ayudarán en la determinación de que la aeronave cumple con todos los requisitos de aeronavegabilidad (refiérase al RAD 43, de la sub-sección 43.15(a)).

9. CONFIGURACIÓN.

La aeronave deberá estar de acuerdo con la especificación de la aeronave o la hoja de datos del certificado tipo, cualesquiera cambios en base a certificados de tipo suplementario y/o a su condición de alterada apropiadamente. Cuando la aeronave no está de acuerdo con lo antes mencionado, utilice los procedimientos para los artículos "no aeronavegables" enumerados en el RAD 43, sub-sección 43.11(a) (5).



1. Las alteraciones al producto pudieron haber cambiado algunas de las limitaciones de operación.
2. Las alteraciones o reparaciones no registradas pueden haber sido realizadas en el pasado y garantizar uno de lo siguiente:
 - Contacte al propietario para la información pertinente.
 - Si los datos aprobados están disponibles, conduzca la inspección y apruebe personalmente el retorno al servicio llenando el formulario IDAC 2000-37.
 - Para asistencia contacte al inspector de aeronavegabilidad local.
3. La especificación de la aeronave o la hoja de datos del certificado tipo indica cuándo el manual de vuelo es requerido. También identifica las limitaciones que deben ser exhibidas en la forma de marcas y placas.
4. Distinto a las especificaciones, la hoja de datos del certificado tipo no contienen una lista de equipos aprobados para una aeronave en particular. La lista de los equipos requeridos y opcionales puede ser encontrada en la lista de los equipos otorgada por el fabricante de la aeronave. A veces la emisión actualizada de la lista es necesaria para cubrir artículos recientemente aprobados. La elegibilidad del número de serie debe ser siempre considerada.

11. CONDICIÓN.

El titular de una AI puede utilizar la lista de chequeo en el RAD 43 (apéndice D), las hojas de inspección del fabricante, o una lista de chequeo diseñada por el titular de una AI, que incluya el alcance y el detalle de los artículos listados en el apéndice D, para comprobar la condición de la aeronave completa. Esto incluye los chequeos de varios sistemas listados en el RAD 43, sub-sección 43.15.

1. El servicio rutinario no es parte de la inspección anual. La misma inspección es esencialmente una evaluación visual de la condición de la aeronave y sus componentes y ciertos chequeos operacionales. El fabricante puede recomendar ciertos servicios a realizarse a varios intervalos de operación. Éstos se pueden hacer a menudo convenientemente durante una inspección anual, y de hecho se deben hacer, pero no son considerados como parte de la inspección en sí.

2. Es muy importante que el titular de una AI se familiarice con los manuales de servicios del fabricante, boletines, y cartas para el producto que va a inspeccionar. Utilice estas publicaciones para evitar pasar por alto áreas problemáticas.

3. La AC 43-16, Alertas de mantenimiento de Aviación, es también una fuente importante de la experiencia del servicio. Los artículos para las alertas son tomados de los reportes de dificultades en el servicio reportados al IDAC en el formulario IDAC 2000-29, mal funcionamiento, o reportes de defecto.

4. Cuando el titular de una AI aprueba una aeronave para el retorno al servicio, el o ella será responsable por la condición de la aeronave **A PARTIR DEL TIEMPO DE LA APROBACIÓN.**

13. LISTA DE EQUIPOS MÍNIMOS.



La lista de equipos mínimos (MEL) pretende permitir operaciones con ciertos artículos in operativos por un período de tiempo mínimo necesario hasta que las reparaciones puedan ser realizadas. Es importante que las reparaciones sean realizadas en la primera oportunidad para retornar la aeronave a su nivel de diseño de seguridad y confiabilidad.

1. cuando inspeccione una operación de una aeronave con un (MEL), el titular de una AI deberá revisar el documento donde se registren los artículos inoperativos, (registro de mantenimiento de la aeronave, bitácora, registro de discrepancias, etc.) para determinar el estado de aeronavegabilidad con respecto a esas discrepancias registradas. Las inspecciones de aeronaves con MEL aprobado estarán de acuerdo con el RAD bajo el cual el MEL fue emitido.

2. Esos MEL que especifican los intervalos de las reparaciones a través del uso de códigos A, B, C, D, requieren las reparaciones de los artículos diferidos en o antes de los tiempos de reparación establecidos por la categoría de la letra designada. En tales casos, algunos artículos previamente diferidos pueden no ser elegibles para dejarlos diferidos durante la inspección o pueden requerir mantenimiento adicional. Donde los intervalos de las reparaciones no son especificados por códigos en los MEL, todos los instrumentos y/o equipos inoperativos autorizados bajo el MEL deberán ser reparados o inspeccionados y diferidos antes de la aprobación para el retorno al servicio.

3. La aeronave fundamentada en un programa de inspección progresiva requiere que todos los artículos inoperativos autorizados por MEL estén reparados o inspeccionados y diferido en cada inspección esté el artículo incluido o no en ese segmento particular.

15. DIFERIR INSTRUMENTOS O EQUIPOS INOPERATIVOS.

1. Cuando se inspecciona una aeronave que opera sin un MEL, el "RAD 91, sub-sección 91.213(d)", permite que ciertas aeronaves que no tienen un MEL aprobado sean voladas con instrumentos y/o equipos inoperativos. Esas aeronaves pueden ser presentadas para la inspección anual o progresiva con tales artículos previamente diferidos o pueden tener instrumentos y equipos inoperativos diferidos durante una inspección. En cualquier caso, el titular de una AI es requerido de acuerdo al RAD 43, sub-sección 43.13 (b) para determinar que:

- Los diferidos son elegibles dentro de las pautas de esa regla.
- Todas las condiciones para los diferidos son reunidas, incluyendo el registro apropiado de acuerdo con el RAD 43, sub-secciones 43.9 y 43.11; y
- El diferido de cualquier artículo o combinación de artículos no afectará la función prevista de ningún otro instrumento y/o equipo operativo, o que de cualquier manera constituya un peligro a la aeronave. Cuando se reúnen estos requisitos, tal aeronave se considera estar en una condición propiamente alterada con respecto a esos artículos diferidos.

17. DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD.

El titular de una AI es requerido por el RAD 43, sub-sección 43.13, para determinar que todas las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables (DA) para las aeronaves, grupo motor, hélices, instrumentos y accesorios hayan sido realizadas.

1. Si los registros de mantenimiento indican cumplimiento con una DA, el titular de una AI debe hacer un intento razonable para verificar el cumplimiento, es común para un componente tener



cumplimiento con una DA realizado y registrado correctamente y luego que sea reemplazado más adelante por otro componente en el cual la DA no ha sido realizado. No se espera que el titular de una AI desmonte componentes mayores tales como cilindros, cigüeñales, etc., si existen los registros de cumplimiento adecuado.

2. Cuando los registros de mantenimiento no contienen indicaciones del cumplimiento de un DA, el titular de una AI deberá:

- Hacer de la DA un ítem en la lista de discrepancias proporcionada al propietario, de acuerdo con el RAD 43, sub-sección 43.11 (b);
- Con el consentimiento del propietario, hacer cualquier desmontaje que se requiera para determinar el estado de cumplimiento; u
- Obtener el consentimiento del propietario para cumplir con el DA.

3. A menudo, una AD requiere una inspección en un momento con una modificación o inspección requerida en una fecha posterior. Es muy importante identificar, en la entrada de los registros de mantenimiento, la porción de DA que ha sido cumplida y el método exacto de cumplimiento.

4. El RAD 91 sub-sección 91.417(a) (2)(v) requiere a cada propietario u operador mantener un registro del estado actual de las AD aplicables. Este estado incluye, para cada uno, el método de cumplimiento, el número de la DA la fecha de revisión. Si la DA, involucra acción recurrente, la hora y la fecha de la próxima acción requerida deben ser registradas. Como parte vital de los servicios realizados, el titular de una AI puede desear proporcionarle al propietario la información que él /ella se espera que guarde. (Refiérase al apéndice 1, figura 6).

5. El propietario deberá también ser informado de cualquier requisito subsiguiente de una DA o si una reinspección es requerida a intervalos de operación que no sean las inspecciones anuales. A menudo, los requisitos subsecuentes están a intervalos de 100-horas y necesitarán hacerse independientemente si a la aeronave se le requiere o no inspección de 100-horas. Donde está involucrada una inspección progresiva, el programa aprobado deberá establecer cómo y cuándo la revisión de la DA será realizada. Sin embargo, como un técnico o AI, usted deberá estar enterado de una DA que este pendiente o cumplido, y que no está en el área que usted está inspeccionando. Informar al propietario o al piloto la situación mantendrá las buenas relaciones.

19. REPORTES DE DEFECTOS O MAL FUNCIONAMIENTO.

Todo el funcionamiento defectuoso o defectos que llamen la atención de una AI deben ser reportados en el formulario IDAC 2000-29. (Refiera al apéndice 1, al figura 7.) . El reporte a tiempo contribuirá mucho a la mejoría de la seguridad aérea ayudando a corregir condiciones inseguras.

21. REVISIÓN DE LA DOCUMENTACION.

El propietario u operador es responsable de mantener la lista de equipos, el CG y los cálculos de la distribución del peso, y del horario de carga, en caso de necesidad.

1. El titular de una AI, según los requisitos del RAD 43, sub-sección 43.13, determina que las placas y los documentos requeridos dispuestos en la especificación de la aeronave o en la hoja de datos del certificado tipo estén disponibles y actualizados. La aeronave debe ser reportada en condiciones no aeronavegables si estas placas y documentos no están disponibles. Las placas faltantes, incorrectas, o incorrectamente localizadas se consideran como artículo no aeronavegable, y el propietario u operador



debe ser informado de que, bajo los requisitos del RAD 91, sub-sección 91.9, la aeronave no puede ser operada hasta que estén disponibles.

2. El titular de una AI, deberá referirse a los certificados de matrícula y aeronavegabilidad para el nombre y la dirección del propietario; la marca, modelo, matrícula, y los números de serie de la aeronave que son necesarios para los propósitos de los registros. Asegúrese de no utilizar los nombres comerciales de los fabricantes pues no siempre coinciden con la designación de los modelos reales (Cessna Skylane es un 182, Piper Séneca III es un PA 34 220T, etc.). Si los certificados de matrícula y aeronavegabilidad no están disponibles, la aeronave no necesita ser reportada en condición no aeronavegable; sin embargo, el propietario o el operador debe ser informado de que los documentos requeridos por el RAD 91, sub-sección 91.203(a) (i) (2) (b), deben estar en la aeronave y el certificado de aeronavegabilidad exhibido, **CUANDO SE OPERA LA AERONAVE.**

3. En una aeronave para la cual no se requiere ningún manual de vuelo aprobado, las limitaciones de operación prescritas durante la certificación original, y como lo requiere el RAD 91, sub-sección 91.9, se deben llevar adentro o pegadas a la aeronave. Las marcas de rango en los instrumentos, las placas, y los listados son requeridos para ser redactadas y situadas según lo especificado en la hoja de datos del certificado tipo (Refiérase al apéndice 1, figura 8.)

23. MARCAS DE LA AERONAVE.

Las marcas requeridas para la identificación de la aeronave son discutidas en el RAD 45. Es la responsabilidad del propietario u operador tener las marcas de la nacionalidad y de matrícula exhibidas correctamente en la aeronave (RAD 91, sub-sección 91.9(c)). El titular de una AI, puede, y deberá, ofrecer servicio consultivo a los propietarios y operadores en vista de cualquier deficiencia en las marcas; sin embargo, tales deficiencias no son causa para considerar una aeronave en condiciones no aeronavegables.

25. AERONAVES CON DISCREPANCIAS O EN CONDICIONES NO AERONAVEGABLES.

Si la aeronave no es aprobada para retornar al servicio después de una inspección requerida, utilice los procedimientos especificados en el RAD 43, sub-sección 43.11. Esto permitirá que un propietario asuma la responsabilidad de tener corregidas las discrepancias antes de operar la aeronave.

1. Las discrepancias pueden ser corregidas por una persona que sea autorizada por el RAD 43 para hacer el trabajo. Los artículos de mantenimiento preventivo podrán ser corregidos por un piloto que posea u opere la aeronave, a condición que la aeronave no se utilice bajo RAD 121, 129, o 135; excepto que la aprobación puede ser concedida para permitir a un piloto operando una aeronave de ala rotativa en un área remota bajo el RAD 135 para realizar mantenimiento preventivo.

2. Si el propietario quiere trasladar una aeronave a otra localización para completar las reparaciones, en tal caso el propietario debe ser informado que necesita un permiso especial de vuelo como es requerido en el formulario IDAC 2000-39, Este formulario es comúnmente llamado como permiso de vuelo ferry y se detalla en el RAD 21, sub-sección 21.197. Este permiso se puede obtener en persona o por fax en las oficinas del IDAC.

3. Si la aeronave se encuentra en condición no aeronavegable una entrada deberá hacerse en los registros de mantenimiento de que la inspección fue realizada y de que una lista de artículos no



aeronavegables fue proporcionada al propietario. Cuando todos los artículos no aeronavegables son corregidos por una persona autorizada a realizar mantenimiento y esa persona hace una entrada en los registros de mantenimiento para la corrección de esos artículos, la aeronave es aprobada para retornar al servicio. (Véase apéndice 1, figura 9 y 10.)

27. INSPECCIÓN INCOMPLETA.

Si una inspección anual no está completa, el titular de una AI deberá:

- Indicar cualquier discrepancia encontrada en los registros de la aeronave.
- NO indicar que una inspección anual fue conducida.
- Indicar, en los registros de la aeronave el alcance de la inspección y de todos los trabajos realizados.

CAPITULO 3. REGISTROS DE LA AERONAVE

1. REGISTROS DE MANTENIMIENTO.

Al titular de una AI y otro personal de mantenimiento o talleres de mantenimiento se le requiere registrar el mantenimiento, inspecciones, o las alteraciones realizadas o aprobadas de acuerdo con los requisitos del RAD 43, sub-secciones 43.9 y 43.11, el RAD 91, sub-sección 91.417 requiere al propietario u operador mantener los registros de mantenimiento. Al titular de una AI también se le requiere indicar el tiempo total en servicio de la aeronave cuando se hace una inspección requerida.

3. IMPORTANCIA DE LAS ENTRADAS EN LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO.

La responsabilidad del trabajo de mantenimiento realizado descansa sobre la persona cuya firma y número de licencia aparecen en el registro de mantenimiento o formulario apropiado. La responsabilidad de las inspecciones anuales y progresivas y la aprobación para el retorno al servicio de reparaciones o alteraciones mayores es asumida por el titular de una AI cuya firma y número de licencia aparecen en los registros de mantenimientos apropiados.

5. LLENADO DEL FORMULARIO IDAC 2000-37 (REPARACION MAYOR, ALTERACION Y REACONDICIONAMIENTO DE ESTRUCTURA, MOTOR, HELICE Y COMPONENTES).

El formulario IDAC 2000-37, sirve para dos propósitos. Uno es para proveerles a los operadores y propietarios un registro de reparaciones y de alteraciones mayores que indiquen los detalles y la aprobación. El otro propósito es proveer al IDAC una copia para los registros de las aeronaves. Un ejemplo de un formulario IDAC 2000-37 típico y completo es proporcionado en el apéndice 1, figuras 3 y 4.



1. La persona que realizó o supervisó la reparación o la alteración mayor prepara el formulario original IDAC 2000-37 (dos copias). El titular de una AI entonces procesa los formularios cuando son presentados para su aprobación.

2. Las instrucciones para completar el formulario IDAC 2000-37 aparecen en la CA 43.9-1E.

3. Disposiciones del formulario IDAC 2000-37.

a. El titular de una AI quien ha encontrado una reparación o alteración mayor que está de acuerdo a los datos aprobados por el IDAC deberá revisar el formulario IDAC 2000-37 para verificar que está completo y exacto, y completar el artículo 7.

b. La persona que realiza una reparación o alteración mayor debe de acuerdo con el RAD 43:

- Darle una copia firmada del formulario IDAC 2000-37 al propietario de la aeronave.
- Hacer las entradas apropiadas en el registro de mantenimiento.
- Enviar el duplicado del formulario al IDAC dentro de las 48 horas a partir de la firma.

c. El titular de una AI deberá asegurarse de que la copia duplicada sea una reproducción exacta y legible de la original. Las firmas no deben ser con lápiz de carbón sino, firmas originales escritas con tinta.

d. Si se llena el formulario IDAC 2000-37 para tanques de gasolina para largo alcance (extended range) instalados dentro del compartimiento de pasajeros o de un compartimiento de equipaje, la persona que realiza el trabajo y la persona autorizada para aprobar el trabajo según el RAD 43.7 llenará un formulario IDAC 2000-37 por lo menos triplicado, según sea requerido por el RAD 43, apéndice B. Una (1) copia del formulario IDAC 2000-37 será colocada a bordo de la aeronave según lo especificado en la sub-sección 91.417. Los formularios restantes serán distribuidos según lo escrito previamente.

e. Si se ha llenado el formulario IDAC 2000-37 para motores, hélices, piezas de repuesto o componentes, ambas copias del formulario, con la porción de la aprobación completada, se deben adjuntar a la pieza o al componente hasta que ésta sea instalada en la aeronave.

(1) el técnico que hace la instalación, de acuerdo con el RAD 43, sub-sección 43.9(a)(4), completará ambas copias del formulario IDAC 2000-37 llenando los bloques 1 y 2 y firmando la instalación en los registros de la aeronave, haciendo referencia al formulario IDAC 2000-37 en la entrada del registro.

(2) dar una copia al propietario y enviar una copia al IDAC (departamento de aeronavegabilidad).

7. PESO Y BALANCE.

No es requerido que los datos del peso balance sean registrados en el formulario IDAC 2000-37, sin embargo, es imprescindible que los chequeos y cálculos del peso y balance sean realizados muy cuidadosamente. Puesto que prácticamente cada fabricante de aeronave utiliza diferentes métodos de control para el peso y balance, sería imposible proveer un método universalmente adaptable. El ejemplo proporcionado en el apéndice 1, figura 11, de esta guía es general en naturaleza y se puede modificar o revisar como sea necesario para acomodar la aeronave involucrada. Al revisar los datos de peso y balance, estas guías generales deberían seguirse.



1. Los datos de peso y balance se deben mantener juntos a los registros de la aeronave.
2. Al hacer revisiones, utilice un método permanente y fácilmente identificable, con hojas de papel bastante amplias para que puedan contener los cálculos completos y reducir la posibilidad de que se despeguen o se pierdan.
3. Cada página se debe identificar con la marca, modelo, número de serie y número de registro de la aeronave.
4. Las páginas deberán ser firmadas y fechadas por la persona que hace la revisión.
5. La naturaleza del cambio del peso deberá ser descrita.
6. los viejos datos de peso y balance deberán ser fechados y marcados "reemplazado".
7. Una nueva página deberá mostrar la fecha de las antiguas figuras a la que reemplaza.
8. Las condiciones de carga extrema apropiada, delantera y/o trasera, deberán ser investigadas y el cálculo deberá mostrarse.
9. Los ejemplos de los cálculos de carga deben ser útiles.
10. En aeronaves grandes, tenga cuidado para distinguir entre el peso vacío y el peso de operación que puede incluir artículos, tales como suministros para los oficiales de cargo, las piezas de repuesto, agua del servicio de lavatorio, etc.
11. En las aeronaves pequeñas, es a menudo conveniente fijar una placa en la aeronave indicando el peso vacío, la carga útil, y el CG vacío, junto con un ejemplo de carga o instrucciones generales para cubrir las condiciones de carga más probables. (Refiérase al RAD 91, sub-sección 91.9 (b) (2)). La AC 120-27, Control de Peso y Balance de una Aeronave, y el manual de Peso y Balance de la Aeronave, FAA-H-8083-1, contienen información útil aplicable a las funciones realizadas por el titular de una AI en las aeronaves de aviación general.

9. PONGA LAS COSAS CLARAS.

Esté seguro de llegar a un acuerdo mutuo con el propietario de la aeronave en referencia exacta a qué trabajo va a ser realizado. Los malentendidos resultan generalmente de la carencia de una comunicación clara. La atención a los detalles siguientes evitará la generación de futuros desacuerdos.

11. SUGERENCIAS PARA DESARROLLAR BUENAS RELACIONES ENTRE EL PROPIETARIO Y EL TECNICO AI.

1. Detalle el trabajo que se hará de modo que el propietario tendrá una comprensión clara de la orden de trabajo.
2. Establezca un entendimiento firme sobre el costo, o el alcance del costo, anticipado para el trabajo.



3. Si una inspección anual está implicada, indique que se requiere cierto mantenimiento para realizar la inspección, por ejemplo:

- Quitar las cubiertas y envolturas aerodinámicas (cowlings and fairings), abrir placas de acceso para las inspecciones, etc.
- Limpieza de la aeronave y del motor.
- Desmontaje de ruedas y otros componentes para determinar su condición.

4. Informe al propietario que una inspección anual implica la determinación del cumplimiento de las especificaciones de la aeronave y las Directivas de Aeronavegabilidad (DA).

5. Convenga si el mantenimiento de rutina debe ser incluido como parte de la inspección o si va a ser realizado por separado. Tal mantenimiento no es parte de la inspección, pero puede ser realizado convenientemente mientras se conduce la inspección. Tales artículos podrían ser:

- Limpieza de bujías.
- Mantenimiento de los montantes amortiguadores del tren de aterrizaje (landing gear shock struts).
- Cambio de Aceite.
- Ajustes menores.
- Servicio a los Frenos.
- Rectificar las picaduras de las palas de las hélices.
- Lubricar donde sea necesario.
- Parar con perforaciones (stop-drilling) las grietas pequeñas y parchos menores de las cubiertas aerodinámicas y los baffles.

6. El propietario debe estar consciente de que la inspección anual o progresiva no incluye la corrección de discrepancias o de artículos no aeronavegables y que tal mantenimiento será adicional a la inspección. El mantenimiento y las reparaciones se pueden realizar simultáneamente en la inspección por una persona autorizada a realizar el mantenimiento si es convenido por el propietario y el titular de una AI. Este método daría lugar a una aeronave que sea aprobada para el retorno al servicio con la terminación de la inspección. Una lista escrita de las discrepancias y de los artículos no aeronavegables o no reparados durante la inspección se debe hacer y entregarla al propietario. Registre las discrepancias no corregidas y los artículos no aeronavegables en los registros de mantenimiento. El propietario debe hacer el arreglo para la corrección o el diferido de los artículos de la lista de discrepancias y de artículos no aeronavegables con una persona autorizada a realizar mantenimiento antes de retornar la aeronave al servicio. El titular de una AI se asegura que cualquier artículo que se permita que esté inoperativo bajo un MEL o bajo el RAD 91, sub-sección 91.213(d) (2) esté diferido e identificado correctamente y cualquier mantenimiento sobre el diferido se haya realizado. Cualquier artículo diferido debe ser incluido en la lista de discrepancias y de artículos no aeronavegables. El propietario debe ser informado de que la aeronave no se debe operar hasta que las discrepancias y los artículos no aeronavegables sean corregidas o sean diferidas apropiadamente.

7. Establezca un rango de tiempo razonable para realizar la inspección.

8. Solicite al propietario los registros completos de la aeronaves (estructura, motores, y hélices) para el estudio, revisión, y entradas. Aclare que esto es necesario para conducir correctamente una inspección anual.



9. Termine la inspección tan pronto como sea práctico. A menudo, se suele parar una aeronave a la espera de repuestos, aunque la inspección se haya terminado realmente. En estos casos, es recomendable reportar la aeronave oficialmente como no aeronavegable. (Refiérase al RAD 43 sub-sección 43.11(a) (5).) Cuando llegan las piezas, las reparaciones pueden ser terminadas y la aeronave aprobada para el retorno al servicio en la manera usual por la persona que hace la reparación. El lapso de tiempo puede representar varias semanas, o aún meses, y cosas pueden deteriorarse en la aeronave. También, existe la casualidad de que una DA que implique alguna pieza de la aeronave pudo haber sido publicado en el ínterin. En estos casos, podría ser no aconsejable terminar las reparaciones previstas originalmente y firmar la aeronave como "aeronavegable" sin hacer otra inspección completa.

10. Complete las entradas en el registro de la aeronave según lo requiere el RAD 43, sub-secciones 43.9 y 43.11 y proporcione información suficiente propietario para cumplir con el RAD 91, sub-sección 91.417(a) (2)(i). Haga las descripciones adecuadas de las reparaciones o de las alteraciones si se realizaron junto con la inspección.

11. Registre el cumplimiento con todas las DA realizados actualmente. Proporcione suficiente información al propietario para cumplir con el RAD 91, sub-sección 91.417(a) (2) (v). Una declaración general, tal como "todas las DA completadas " NO es una entrada adecuada y deberá evitarse. Muchos propietarios mantienen un registro separado del cumplimiento de las DA en la parte de atrás de la bitácora o en una sección proporcionada específicamente para este registro. Esto es un buen lugar para identificar las DA recurrentes y para mostrar cuándo será requerido el próximo cumplimiento. (Refiérase al apéndice 1, figura 12 y 13, para las entradas típicas.)

12. Al aprobar reparaciones y alteraciones, el titular de una AI debe estar disponible mientras que un trabajo mayor este en progreso. De esta manera, las áreas y las estructuras afectadas se pueden ver más fáciles que después de la terminación del trabajo entero. En muchos casos, la destreza puede ser inspeccionada y mejorada de un modo fácil durante el proceso del trabajo más que tener que rehacerlo posteriormente.

13. Recuérdele a los propietarios u operadores que ellos son responsables de los requisitos operacionales, tales como:

- Chequeo del equipo VOR de acuerdo con el RAD 91, sub-sección 91.171.
- Inspección y pruebas de los sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud de acuerdo con el RAD 91, sub-sección 91.411.
- Inspección y pruebas del transpondedor ATC de acuerdo con el RAD 91, sub-sección 91.413, Estas pruebas e inspecciones no son parte de la inspección anual.
- Inspección del transmisor localizador de emergencia (ELT) de acuerdo con el RAD 91, sub-sección 91.207.

13. EJEMPLO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LA PRUEBA.

1. ¿Cuál sistema de ignición es aprobado para el motor Lycoming, modelo 0-540-A4A5?

A - Magneto Bendix, modelo D6LN-3031.



B - Magneto Slicks, modelos 662 y 663.

C - Magneto Bendix, modelos S6LN-20 y S6LN-21

2. La parte aerodinámica del refuerzo inferior del estabilizador horizontal va a ser reparada por soldadura. El tamaño del refuerzo es de 1-1/4 de pulgadas. ¿La reparación debe de ser realizada usando cuál de los siguientes materiales?

A - Un tubo redondo insertado, del mismo material, con un grosor mayor que la del tubo desgastado y con una longitud mínima de 5.01 pulgadas.

B - Una manga de exterior de por lo menos el mismo grosor con una longitud mínima de 9.128 pulgadas.

C - Una manga de interior del mismo tubo reducido como el original con un inserto máximo de 6.43 pulgadas

3. Use la Directiva de Aeronavegabilidad DA 80-10-02 para contestar esta pregunta.

Información conocida. Helicóptero Messerschmitt-Bolkow-Blohm Modelo BO-105 con agarraderas de palas N/P 105-31722 instaladas en el rotor de cola.

Situación: Mientras se ejecuta una inspección progresiva en este helicóptero, usted nota en los registros de la aeronave que el último cumplimiento con la Directiva de Aeronavegabilidad AD 80-10-02 fue cuando las horas totales de la aeronave eran 5402. Los registros también indican que las agarradera de las palas del rotor de cola fueron reemplazadas a un tiempo total de la aeronave de 4902 horas. ¿Que acción es requerida en esta inspección si la aeronave tiene un tiempo total de 5502 horas?

A - Cumplimiento es requerido por el párrafo (c) (1) (2).

B - Cumplimiento es requerido por el párrafo (e).

C - Cumplimiento es requerido por el párrafo (b) (d) y (e).

4. ¿Donde se pueden encontrar los ítems principales que deben de estar incluidos en la lista de chequeo usada para hacer una inspección anual en una aeronave de alas fijas?

A - Formulario IDAC 2000-37

B - RAD 43, Apéndice D.

C - Circular de Asesoramiento 43.13-1B.

5. Las etiquetas de aprobación de aeronavegabilidad (FAA Forma 8130-3) pueden ser usadas por cuál entidad de mantenimiento para aprobar productos para retornarlo al servicio después de mantenimiento o alteración.

A - Autorización de Inspección.

B - 14 CFR Parte 145, Estaciones de Reparación Certificadas.

C - RAD 145, Talleres Aeronáuticos.



6. ¿Cuando se instala equipo adicional en una aeronave, si no es especificado de alguna manera, el factor principal de carga usado en la prueba de peso estático es?

- A – cuatro veces el peso del equipo.
- B – variable, dependiendo en la dirección de la fuerza aplicada.
- C – el factor del peso mínimo multiplicado por 1.5.

7. ¿Qué Regulación Aeronáutica Dominicana provee la fabricación de partes de reemplazo y modificaciones?

- A – Sub-sección 21.303.
- B – RAD 23, apéndice B.
- C – Sub-sección 45.21.

8. Una propuesta de alteración en la estructura requerirá que una sección de manguera hidráulica Mil-H-8788-10 se flexione a través de un recorrido de 60°. El sistema va a operar a 210° Centígrados y a 1200 psi. ¿Cuál es el radio mínimo de curvatura para esta instalación?

- A – 3-1/4 pulgadas.
- B – 5-1/2 pulgadas.
- C – 7-3/4 pulgadas.

9. ¿Donde usted encontrará las marcas y placas requeridas para un Cessna Modelo 208, número de serie 20800044?

- A - Hoja de Datos del Certificado Tipo Numero A37CE.
- B - Manual de Vuelo de la Aeronave, Cessna P/N D1286-13PH.
- C - Manual de Mantenimiento, Modelo Serie 208.

10. ¿Cual de las siguientes aeronaves que operan bajo el RAD 91 podrá el titular de una autorización de inspección aprobar para retornar al servicio después de una alteración mayor hecha de acuerdo con los datos técnicos aprobados por el director?

- A - Categoría commuter, multimotor, aeronave turbo-hélice.
- B - Categoría transporte, multimotor, aeronave turbo jet.
- C - Cualesquiera, A o B.

15. SUGERENCIAS PARA EL ESTUDIO DE LA PRUEBA AI.

El siguiente texto no debería ser considerado como un resumen de estudio todo incluido. Tiene la intención únicamente de resaltar algunas de las áreas principales. La prueba se encamina sobre el espectro completo de la tecnología de aeronaves, con énfasis sobre el mantenimiento e inspección.



1. Debe estar familiarizado con los RAD 1, 21, 23, 27, 33, 34, 35, 39, 43, 45, 47, 65, 91, 119, 121, 135, 145, 147, y las circulares de asesoramiento 20-62D, 20-109A, 21-12B, 39-7C, 43.9-1E, 65-30A, y la guía AIR 001-08.
2. Estudie los requisitos de inspección y mantenimiento de aeronaves de los RAD 91 y 135.
3. Debe estar familiarizado con las especificaciones y hojas de datos del certificado de tipo de las aeronaves. Esto debe incluir las diferencias e historia de estos documentos. El solicitante debería saber como son anotadas las revisiones.
4. Estudie los apéndices A, B, y D del RAD 43, para la información detallada referente a reparaciones mayores, alteraciones mayores, e inspecciones anuales.
5. Aprenda a usar las gráficas y tablas en la CA 43.13-1B, (o revisiones más actualizadas) Métodos Aceptables, Técnicas y Prácticas-Inspección y Reparación de Aeronaves; y AC 43.13-2 A, (o revisión más actualizadas) Métodos Aceptables, Técnicas y Prácticas-Alteraciones de aeronaves.
6. Debe estar familiarizado con las Directivas de Aeronavegabilidad para aeronaves pequeñas y aeronaves de ala rotativa. Esto debe incluir el conocimiento del RAD 39.
7. Estar familiarizado con la terminación del formulario IDAC-2000-37 (Reparación Mayor y Alteración-Estructura, Grupo Motor, Hélice, o Aparatos). La orientación en esta área esta proporcionada en la CA 43.9-1E, Instrucciones para la terminación del formulario IDAC-2000-37, Reparación Mayor y Alteración (Estructura, Grupo Motor, Hélice, o Aparatos).
8. Conocer los requisitos para las entrada en los registros de mantenimiento e inspección del RAD 43 y 91. La orientación en esta área está proporcionada en los Registros de Mantenimientos en la AC 43.9C, también en las Directiva de Aeronavegabilidad AC 39-7c.
9. Debe estar familiarizado con la lista de equipos mínimos para aeronaves de aviación general. La orientación en esta área, esta proporcionada en los requisitos de equipo mínimo CA 91-67, para Operaciones de Aviación General bajo el RAD 91.
10. Debe estar familiarizado con todos los aspectos del cómputo de peso y balance. El solicitante debe ser capaz de:
 - calcular el peso en vacío y (CG) de gravedad (CG) tanto en pulgadas y porcentaje de cuerda media aerodinámica (MAC).
 - conducir chequeos de carga adversa para las posiciones extremas delantera y traseras (CG).

Los solicitantes deben practicar haciendo cambios a un informe de peso y balance de aeronaves por medio de la simulación de la instalación o remoción de equipos y entonces computarizar la parte delantera, la parte trasera y centro de gravedad del peso en vacío (CG). La orientación en esta área esta proporcionada en el Manual de Peso y Balance de Aeronaves H-8083-1A de la FAA. También están disponibles varias publicaciones comerciales sobre esta materia.

NOTA: Usted debe utilizar las versiones más actualizadas de los documentos referenciados.



APÉNDICE 1

EJEMPLOS DE FORMULARIOS

Figura 1.- Formulario IDAC 2000-56 (Solicitud para Autorización de Inspección a Técnico de Mantenimiento)

		REPUBLICA DOMINICANA INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACION CIVIL DIRECCION DE NORMAS DE VUELO DEPARTAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD	
SOLICITUD PARA AUTORIZACIÓN DE INSPECCIÓN PARA TÉCNICO DE MANTENIMIENTO			
1. Nombre (Apellido, Nombre).		2.No. de Licencia	
3. Dirección de Correo Electrónico.	4a. Base Fija de Operaciones.	4b. Teléfono	
5. Ha poseído una Licencia de Técnico de Mantenimiento con ambas calificaciones (Estructura y Motores) por los últimos tres (3) años.		SI ☐	NO ☐
6. Ha estado activo, por lo menos en los últimos dos (2) años, manteniendo las aeronaves certificadas de acuerdo con los RAD.		☐	☐
7. Ha sido su Licencia de Técnico de Mantenimiento revocada o suspendida en los últimos tres (3) años.		☐	☐
8. Le ha sido negada su autorización para inspección dentro de los 90 días previos a esta aplicación si la respuesta es afirmativa explíquela en la columna de comentario.		☐	☐
9. Ha reunido el mínimo de requisitos para la renovación de la autorización para inspección. (solo para renovación).		☐	☐
10. Base Para la renovación (Cantidad Realizadas)			
Alteraciones	Reparaciones	Inspecciones Anuales	Inspecciones Progresivas
			Emisión reciente en efecto, menos de 90 días antes de la fecha de expiración
11 Actividad en el Mantenimiento de Aeronave durante los últimos dos años			
Fechas	Nombre y Dirección del taller de mantenimiento, facilidad, fabricante, operador, etc.		Descripción de la actividad
Desde			
Hasta			
Desde			
Hasta			
Desde			
Hasta			
12. Comentarios.			
13. Certificación: Certifico que lo antes declarado es correcto y verdadero.			
Fecha.		Firma del Solicitante.	
14. Registro de la Acción (para uso del IDAC)			
☐ Emisión	☐ Entrega Voluntaria	Firma del Inspector	
☐ Endoso	☐ Renovación		



Figura 2.- Formulario IDAC 2000-57 Autorización Para Inspección (AI)

 REPUBLICA DOMINICANA INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACION CIVIL		FIRMA DEL TMA AUTORIZADO
AUTORIZACION PARA INSPECCIÓN (AI)		
Se certifica que: _____ Titular de la licencia TMA No. _____ ha sido autorizado para ejercer los privilegios de AI de acuerdo con el Reglamento Aeronáutico Dominicano, sub-sección 65.95 Esta autorización expira el 31 de marzo _____ a menos que sea cancelada por el IDAC o extendida por el endoso mostrado en el reverso de esta tarjeta.		
FECHA DE EMISION	FIRMA DEL INSPECTOR	
IDAC 2000-57		

Vista frontal mostrando la fecha inicial de la autorización.

La autoridad para ejercer los privilegios de la sub-sección 65.95 ha sido endosada o renovada para que expire en la fecha mostrada mas abajo.	
FECHA DE EXPIRACION	ENDOSO DEL INSPECTOR

Vista del dorso mostrando la nueva fecha de expiración.



Figura 3.- Formulario IDAC 2000-37 Reparación Mayor, Alteración y Reacondicionamiento de Estructura, Motor, Hélice y Componente (frente).

REPUBLICA DOMINICANA INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACION CIVIL DIRECCION DE NORMAS DE VUELO REPARACION MAYOR, ALTERACION Y REACONDICIONAMIENTO DE ESTRUCTURA, MOTOR, HELICE Y COMPONENTES					
INSTRUCCION: Ver subsección 43.9 Apéndice b y c A 43.9-1 (o revision subsecuente de ellas) para instrucción de estos formularios. El no envío de este informe podría ser penalizado					
1. AERONAVE		Aeronave Marca:		Modelo:	
		No. de Serie:		Nacionalidad:	
2. PROPIETARIO		Nombre (el que muestra en la matrícula)		Dirección (la que muestra en la matrícula)	
3. PARA USO DEL IDAC					
4. IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD					
UNIDAD	MARCA	MODELO	NO. DE SERIE	5. TIPO	
		(como lo describe el artículo No. 2)		REP.	ALT.
Estructura de Aeronave					
Motor de la Aeronave					
Hélice					
Accesorios	Tipo Fabricante				
6. DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD					
A – AGENCIA Y DIRECCION		B – TRABAJO EFECTUADO POR		C – No. DE CERTIFICADO	
		Técnico (Certificado Local)			
		Técnico (Certificado Extranjero)			
		Taller Mantenimiento Aeronáutico Fabricante			
D – Yo Certifico que la reparación, alteraciones y cambios a esta(s) unidad (es) descrita (s) en la sección 4 esta de acuerdo con los requisitos del IDAC, RAD 43 y la información proporcionada aquí es verdadera y correcta a mi saber y entender.					
Fecha		Nombre, Licencia y Firma Autorizada			
7 APROBACIÓN PARA RETORNO AL SERVICIO					
Conforme a la autoridad otorgada a las personas abajo indicadas, la unidad identificada en la sección 4 fue inspeccionada de la manera establecida por el IDAC, por lo tanto es:					
☐ aceptado ☐ rechazado					
☐ Persona Certificada		☐ Fabricante		Otras (especifique)	
☐ Por el IDAC.		☐ Taller Aeronáutico			
Fecha de aprobación o Rechazo		No. de Certificado		Nombre y Firma de la Autoridad Certificadora	



Figura 4.- Formulario IDAC 2000-37 Reparación Mayor, Alteración y Reacondicionamiento de Estructura, Motor, Hélice y Componente (dorso)

CAMBIO EN EL PESO Y BALANCE O LIMITACIONES EN LA OPERACIÓN, DEBEN SER ANOTADOS EN LOS RECORDS DE LA AERONAVE Y ANEXADOS A ESTE FORMULARIO. EN EL CASO DE ALTERACIONES, LAS MISMAS DEBEN SER COMPATIBLES CON ALTERACIONES PREVIAS, PARA ASEGURAR LA AERONAVEGABILIDAD.
8 – DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO EFECTUADO

Nota: Los detalles para el uso del formulario IDAC 2000-37 se encuentran en el RAD 43

Nota: Por favor escriba las referencias específicas las cuales identifican los datos aprobados o aceptados por el IDAC.



Figura 5.-Ejemplo Entrada al Registro de Mantenimiento.

Marzo 22, 2002
 Tiempo Total de la Aeronave 1502.0 Horas
 Tiempo Tacómetro 972.4

Yo certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con una inspección anual con referencia al manual del propietario Air Tractor AT502 y se determinó que está en condición aeronavegable.

José P. Díaz
 TMA 908 AI

NOTA: Este es un ejemplo de una entrada en el registro para una Inspección Anual que determina que la aeronave está en condición aeronavegable. La fecha, el tiempo total de la aeronave y la lectura del tacómetro están incluidos. El tacómetro o la lectura del registrador no deben confundirse con el tiempo total y sólo deberán mostrarse en adición a la entrada del tiempo total. Al número de licencia del técnico se le agrega un sufijo con las letras “AI” indicando que el técnico es el titular de una autorización de inspección. El mantenimiento realizado junto con la inspección deberá registrarse como una entrada separada.

Figura 6.- Registro de Cumplimiento de AD (formato sugerido)

REGISTRO NOTA DE CUMPLIMIENTO DE AD

Page 2 of 3 Date _____

Reg # HI3482 A/C Make/Model CESSNA C-182-L S/N 18267081

A/C Cert. Daste 05/11/96 Eng. Model Cont. 0470R Prop. Model McCauley 2AB4-6

S/N 1022 S/N 6297

AD#	Rev. Date	Applicable S.B.# & Subject	Date & hours Comp.	Method of Compliance	One time	Recurring	Next comp hrs Date	Authorized Signature & Number
79-03-03		ELEC. System Failure	11-4-79 2176 Hrs	C/W per Part AS	X			Joe Kline TMA 1213
79-10-14	RI	Fuel venting	10-4-80 2421 Hrs	LT + RT vented Fuel caps installed	X			Luis Montes TMA 1236



REPUBLICA DOMINICANA
INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACION CIVIL

DIRECCION DE NORMAS DE VUELO
DEPARTAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD

REPORTE DE DIFICULTAD EN SERVICIO

1. Operador:

2. Fecha:

Dirección:

3. Matrícula de la aeronave:

4. Datos generales:

		Fabricante	Marca	Modelo	Número de Serie
Aeronave					
Motores	1				
	2				
	3				
	4				
Hélices	1				
	2				
	3				
	4				

5. Naturaleza de la falla (Sistema Código ATA) :

6. Descripción del problema:

7. Parte específica que causó el problema:

Componente :

No. de Parte:

No. de Serie:

Fabricante:

Condición:

TT/TSO:

8. Acción correctiva:



9. Personal Técnico que realizó la acción correctiva :	
Nombre: _____	Licencia: _____
10. Comentarios adicionales:	
11. Remitido por: Operador ☐ TMA ☐ Fabricante ☐ Técnico ☐ CAA ☐ Otro ☐	
_____ Nombre	_____ Cargo
_____ Firma	

Figura 7.- Formulario IDAC 2000-34 (Reporte de Dificultad en Servicio)

Nota: Al titular de una AI se le requiere que use este formulario para todas las fallas, mal funcionamiento o defectos que no pueden atribuirse a procedimientos deficientes de mantenimiento. Provea la información requerida en el formulario. Note que el bloque 8 requiere información concerniente a la cusa aparente de falla y cómo la misma puede ser corregida.

Figura 8.- Ejemplo de una Placa con las Limitaciones de Operación.

Operating Limitations:	Zeph-Air 63-1A N40023
RPM	Do not exceed 2300
Oil temperature	212° max.
Airspeed limits do not exceed:	
Level flight or climb	95 MPH
Glide or dive	129 MPH
Gross weight	1,200 lbs
Empty CG	14.4" aft of datum
Useful load	453 lb
Kinds of operation	VFR-Day
	40 lb solo front
	20 lb solo rear

Nota: Este es un ejemplo de una placa con las limitaciones de operación para una aeronave ligera certificada bajo el FAR Parte 23.



Figura 9.- Ejemplo de Entrada para una Inspección Anual en la cual la Aeronave fue Encontrada no Aeronavegable.

Marzo 30, 2002

Tiempo Total de la Aeronave 1502.0 Horas

Tiempo Tacómetro 972.4

Yo certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con una inspección anual y una lista de discrepancias y artículos no aeronavegables con fecha marzo 30, 2002 ha sido proporcionada al propietario de la aeronave.

José P. Díaz

TMA 908 AI

Figura 10.- Ejemplo del listado de discrepancias proporcionadas al propietario de una aeronave cuando se reporta una aeronave con artículos no aeronavegables después de completar una inspección anual.

Academia de aviación

Hangar 4

Aeropuerto Intl. San Mauricio

Santo Domingo

Sr. Andrés McCall.

Ave. Mella #345

Santo Domingo.R.D.

Estimado señor McCall

Esto es para certificar que en marzo 30 del 2002, completé una inspección anual en su aeronave Condor 191B, S/N 3945, HI1234, y encontré lo siguiente artículos no aeronavegables;

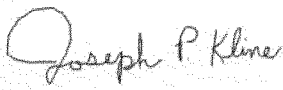
- 1.- Compresión en el cilindro No. 3 con una lectura de 30 sobre 80, la cual está por debajo de lo recomendado por el fabricante.
- 2.- El múltiple de escape tiene una rotura en la placa deflectora el cual está bloqueando la salida del escape.
- 3.- Hay una rajadura de 6 pulgadas en la parte inferior del ala izquierda justamente detrás del punto de aseguramiento del tren principal.

José P. Díaz

TMA 908 AI



Figura 11.- Ejemplo de Revisión del Peso y Balance Típico para una Aeronave Ligera Monomotor.

Weight & Balance Cessna 182L N42565 S/N18259080			Date: 04/22/20XX Supersedes Computations of FAA Form 337, dated 10/02/90.				
<u>Removed the following equipment:</u>							
1. Turn Coordinator P/N C661003-0201	Weight	Arm	Moment				
2. Directional Gyro P/N 0706000	2.5 lbs	15	37.5				
	<u>3.12 lbs</u>	13.5	<u>42.12</u>				
TOTAL	5.62		79.62				
	1709.60	35.26	60282.2				
	<u>-5.62</u>		<u>-79.62</u>				
Aircraft after removal:	1703.98	35.3	60202.58				
<u>Installed the following equipment:</u>							
1. S-Tec 40 Autopilot system, includes Turn Coordinator and Directional Gyro.	Weight	Arm	Moment				
	13 lbs	32.7	425.13				
	1703.98		60202.20				
	<u>+13.00</u>		<u>+425.13</u>				
*REVISED LICENSED EMPTY WEIGHT	1716.98	35.31	60627.71				
NEW USEFUL LOAD 1083.02							
<u>Forward Check (Limit +38.4)</u>			<u>Rearward Check (Limit +47.4)</u>				
	Wt.	Arm	Moment		Wt.	Arm	Moment
A/C Empty	1716.98	35.31	60627.21	A/C Empty	1716.98	35.31	60627.21
Fwd. Seats	170.00	36.00	6120.00	Fwd. Seats	170.00	36.00	6120.00
Aft. Seats				Aft. Seats	340.00	71.00	24140.00
Fuel (min.)	115.00	48.00	5520.00	Fuel (max.)	360.00	48.00	17280.00
Oil	22.00	-15.00	-330.00	Oil	22.00	-15.00	-330.00
Baggage				Baggage	<u>120.00</u>	<u>97.0</u>	<u>11640.00</u>
	<u>2023.98</u>	<u>35.5</u>	<u>71937.71</u>		2728.98	43.78	119477.71
 JOSEPH PÉREZ KLINE TMA XXX							

Nota: Los cálculos son mostrados. El formulario está firmado con fecha e identifica los cálculos o figuras a las que reemplazan. Se recomienda el uso, para cada aeronave específica, de los formularios del fabricante para los datos del peso y balance.



Figura 12.- Ejemplo de Entrada en el Registro del Cumplimiento de una Directiva de Aeronavegabilidad no Recurrente (one time).

Marzo 30, 2002

Tiempo Total de la Aeronave 1502.0 Horas

Cumplido con AD 90-06-03R1, fecha efectiva marzo 27 del 20XX. Avión modificado en cumplimiento con el párrafo (b) del AD. Instalado el kit de servicio cessna SK 172-10A. No requiere acción recurrente.

Bill Quilan

TMA 421

Figura 13.- Ejemplo de la Entrada en el Registro del Cumplimiento de una Directiva de Aeronavegabilidad Recurrente.

Abril 1, 2002

Tiempo Total del motor 720 Horas

Cumplimiento con el AD 82-27-03, Rotor Turbo Cargador Maestro para inspección como lo requiere el párrafo (b) hasta (g) de este AD. La cubierta de la turbina se encontró satisfactoria, la próxima inspección vence a las 920 Hrs.

José Pérez

TMA 415



RESOLUCIÓN No. 003/08

Segundo: Se dispone que la presente Resolución sea de obligado cumplimiento de conformidad con lo establecido en el artículo 54 de la Ley No. 491-06 de Aviación Civil de fecha 22 de Diciembre de 2006.

Tercero: Se ordena que entre en vigencia a partir de su publicación en el Boletín oficial o la pagina Web del IDAC, en el Internet.

Cuarto: Que se comuniquen a todas las direcciones, departamentos, divisiones y secciones que conforman este Instituto.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en Santo Domingo de Guzmán, D. N., Capital de la República, a los diecisiete (17) días del mes de marzo del año dos mil ocho (2008).

Lic. José Tomas Pérez
Secretario de Estado
Director General
Instituto Dominicano de Aviación Civil