

FECHA:
01-Noviembre-2013

SUBCAPÍTULO 1.4. REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DEL PERMISIONARIO O CONCESIONARIO.

Índice

Capítulo	Título	No. de Página
LPE	LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	3 de 26
SECCIÓN 1	ANTECEDENTES	
1.	RESPONSABILIDAD	6 de 26
2.	OBJETIVO	6 de 26
3.	GENERALIDADES	6 de 26
4.	PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	9 de 26
5.	ORGANIZACIÓN DE LA VERIFICACIÓN	10 de 26
SECCIÓN 2	PROCEDIMIENTOS	
1.	PRE-REQUISITOS Y REQUISITOS DE COORDINACIÓN	11 de 26
2.	REFERENCIAS, FORMULARIOS Y AYUDAS DE TRABAJO	11 de 26
3.	PROCEDIMIENTOS	11 de 26
SECCION 3	INGRESO DE UN OPERADOR NUEVO	
1	INTRODUCCION	14 de 26
2	CONSIDERACIONES	14 de 26
3	DOCUMENTACION	14 de 26
4	CATEGORIAS MRBR	14 de 26
SECCION 4	PROCEDIMIENTOS PARA LA ESCALACIÓN DE CORTO PLAZO.	
1	OBJETIVO	18 de 26
2	GENERALIDADES	18 de 26
3	PROCEDIMIENTOS	19 de 26



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD**



FECHA:
01-Noviembre-2013

SECCION 5	PROCEDIMIENTOS DE EXTENSION DE SERVICIO POR ÚNICA OCASIÓN.	
1	OBJETIVO	20 de 26
2	GENERALIDADES	20 de 26
3	PROCEDIMIENTOS	21 de 26
4	RESULTADOS DE LA TAREA	26 de 26
5	ACTIVIDADES FUTURAS	26 de 26

FECHA:
01-Noviembre-2013

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

NUM. PÁGINA	FECHA	NUM. REV.
1 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
2 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
3 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
4 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
5 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
6 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
7 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
8 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
9 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
10 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
11 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
12 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
13 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
14 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
15 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
16 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
17 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
18 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
19 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
20 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
21 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
22 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
23 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
24 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
25 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición
26 de 26	01-Noviembre-2013	6ª Edición



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD**



FECHA:
01-Noviembre-2013

INTENCIONALMENTE



DEJADA EN

BLANCO

FECHA:
01-Noviembre-2013

SECCIÓN 1. ANTECEDENTES

1. RESPONSABILIDAD

El área encargada de dar cumplimiento a los lineamientos de este Capítulo será la Dirección General Adjunta de Aviación a través de la Dirección de Aviación.

2. OBJETIVO

Este capítulo proporciona las guías para la evaluación de un Programa de Mantenimiento desarrollado por un concesionario o permisionario sujeto a la Norma Oficial Mexicana NOM-006-SCT3-2001 y la circular obligatoria CO AV-043.2/07 en su última enmienda.

3. GENERALIDADES

Un Programa de Mantenimiento combina las funciones de mantenimiento e inspección, utilizadas para satisfacer las necesidades de mantenimiento de las aeronaves propiedad o en posesión de un concesionario o permisionario. Las Normas especifican que cada concesionario o permisionario tendrá un programa de mantenimiento adecuado para el desempeño de las tareas de mantenimiento de sus aeronaves y un programa separado de inspección para el desempeño de las inspecciones requeridas.

A. Requisitos del Programa. Los requisitos básicos de un programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, incluyen lo siguiente:

- Inspecciones de la aeronave.
- Mantenimiento preventivo (Programado).
- Mantenimiento correctivo (No Programado).
- Revisión Mayor (Overhaul) y reparación de motor(es), hélice(es), rotores y sus componentes.
- Programa de inspecciones estructurales, cuando corresponda.
- Programas especiales, cuando aplique, tales como Inspecciones Estructurales suplementarias (SSI), control de la corrosión, envejecimiento, entre otros.
- Programa de pruebas e inspecciones al equipo electrónico.
- Programa de Confiabilidad, sistemas, componentes y motores (cuando corresponda).
- Aplicación de Directivas de Aeronavegabilidad y Boletines de servicio.
- Requerimientos para realizar vuelos de prueba.
- Requerimientos para la liberación de mantenimiento posterior a reparaciones por accidentes e incidentes.
- Inspecciones y pruebas de los equipos de registro de altitud y sistema altimétrico.
- Peso y posición del centro de gravedad de las aeronaves.

B. Manuales. Las instrucciones y estándares para el mantenimiento programado y no programado deben estar contenidas dentro del Manual General de Mantenimiento (MGM) del permisionario o concesionario. Este Manual debe incluir los procesos y procedimientos que seguirá el concesionario y permisionario cuando se registren las tareas de mantenimiento señaladas.



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD



FECHA:
01-Noviembre-2013

- C. Especificaciones de Operación.** Los programas de mantenimiento son aprobados por la Autoridad Aeronáutica siempre y cuando exista un apego a las especificaciones de operación de cada uno de los equipos que se operará. Estas especificaciones de operación describen desde el alcance del programa de mantenimiento, hasta la documentación que debe ser usada como referencia por el personal técnico aeronáutico, así como también, cualquier otro dato técnico que considere aplicable. Los detalles del programa deben estar incluidos en el Manual General de Mantenimiento del concesionario o permisionario y es función específica del personal de la Dirección General Adjunta de Aviación, calificar el contenido de este Manual.
- D. Organización de mantenimiento del concesionario y permisionario.** El concesionario o permisionario debe contar con una organización de mantenimiento adecuada para cumplir con las condiciones del programa de mantenimiento. Dicha organización debe contar con su correspondiente permiso para actuar como taller aeronáutico o en su caso, poseer el contrato celebrado y registrado ante la Dirección General Adjunta de Aviación del taller aeronáutico que le prestará sus servicios. Para determinar si el taller es adecuado, se deben considerar los siguientes puntos:
- La complejidad del taller, sus instalaciones y su equipamiento.
 - Las aeronaves a las que pretende efectuar trabajos de mantenimiento.
 - La experiencia del personal en los modelos de aeronaves a las que se dará mantenimiento.
 - La cantidad de personal a fin de que no se vea afectado cualquier servicio de mantenimiento.
 - La documentación con que cuenta el taller, así como los sistemas de actualización de información técnica aeronáutica que es usada para eficientizar dichos servicios.

Un permisionario o concesionario con un programa de mantenimiento aprobado bajo la NOM-006-SCT3-2001, no podrá realizar el mantenimiento a otro permisionario o concesionario (servicios a terceros) a menos que cuente con autorización de la DGAC, en cuyo caso, dicho mantenimiento debe ser realizado de acuerdo con el programa aprobado que posea ese permisionario o concesionario.

- E. Inspecciones.** Durante el proceso de emisión de un permiso o una concesión para un solicitante, el Inspector/Verificador de Aeronavegabilidad deberá asegurar que el programa de mantenimiento es aplicable para la operación que se pretende hacer. Para hacer esto, el Inspector informará al solicitante sobre las políticas pertinentes, los procedimientos y los requisitos de las Normas Oficiales Mexicanas que apliquen.

F. Programación del Mantenimiento:

(1). Mantenimiento Preventivo (Programado): Las tareas de mantenimiento realizadas en intervalos definidos serán consideradas como mantenimiento programado. Algunas de estas tareas se realizan conjuntamente con tareas de inspección y pueden incluirse en el mismo formato de trabajo. Los formularios de trabajo que incluyen las instrucciones o tareas de estas inspecciones deberán proporcionarse al personal técnico que las ejecuta, a fin de registrar su cumplimiento.

- (a)** Las tareas programadas incluyen la sustitución de partes o componentes con límite de vida útil y de los componentes que requieren una reparación mayor periódica, las inspecciones especiales de pruebas no destructivas (tales como rayos X, líquidos penetrantes, etc.), las verificaciones o pruebas para partes o componentes a condición, las lubricaciones y llevar a cabo el peso y balance de la aeronave.

FECHA:
01-Noviembre-2013

- (b) Los factores principales considerados para los intervalos de inspección son las recomendaciones e instrucciones de los fabricantes, así como la utilización de la aeronave, las condiciones ambientales y el tipo de operación. Algunos ejemplos incluyen los cambios de temperatura, la frecuencia de aterrizajes y despegues, las operaciones en áreas de alta contaminación industrial y las operaciones con pasajeros o carga.
- (c) Para asegurar el adecuado mantenimiento, cada intervalo de inspección deberá establecerse en términos del tiempo: días calendario, ciclos y horas de operación, o cualquier otra unidad de medida de tiempo definida y aplicable, según se requiera.

En caso de que el fabricante extendiera los intervalos recomendados de inspección y/o mantenimiento, el concesionario o permisionario deberá notificarlo a la Autoridad Aeronáutica, a través de la enmienda o revisión a los manuales correspondientes, acompañando en su revisión o enmienda, las recomendaciones del fabricante.

(2). Mantenimiento Correctivo (No Programado): El mantenimiento correctivo se realiza cuando ocurren irregularidades mecánicas en la aeronave durante la operación de la misma:

- (a) **Irregularidades mecánicas que ocurren durante el tiempo de vuelo (tiempo entre calzós).** Estas incluyen daños operacionales, mal funcionamiento y operaciones de vuelo anormales, tales como los aterrizajes bruscos o de sobrepeso. El registro de mantenimiento de la aeronave, requerido por la Circular Obligatoria CO AV-043.2/07 en su última enmienda debe ser utilizado para registrar todas y cada una de las irregularidades y su acción correctiva.
- (b) **Irregularidades mecánicas que no ocurren durante el tiempo de vuelo.** Estas incluyen todas las fallas, mal funcionamiento y discrepancias incluyendo, pero no limitado a, los resultados de la inspección en las pruebas funcionales en tierra.

En ambos casos se debe dar cumplimiento a los requisitos de la NOM-060-SCT3-2001 en cuanto a la elaboración del Reporte de Defectos y Fallas ocurridas a las aeronaves.

G. Tipos de Mantenimiento

- (1) Reparación y reparación mayor.
La reparación y reparación mayor (Estructura, Motor, Hélices y en todo lo que aplique).El mantenimiento para los componentes descritos, mantenimiento por condiciones climatológicas programadas o no programadas, puede ser independiente del mantenimiento característico llevado a cabo en la aeronave. El operador deberá tener la información técnica y sus estándares de reparación para efectuar las reparaciones y reparaciones mayores de acuerdo con un método de certificación y registro de los trabajos. Los requerimientos para el reemplazo de partes con límite de vida, deben incluirse en esta parte del programa de mantenimiento.
- (2) Inspección Estructural
 - (a) Cada nivel de inspección deberá estar claramente definido en el programa de mantenimiento. Por ejemplo, un área específica de la aeronave puede requerir sólo una inspección visual durante inspecciones de prevuelo, durante las verificaciones "A" y "B"; pero requerirá una inspección detallada de rayos X en la misma área durante una inspección en la cual se verifique "C" o "D".



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD**



FECHA:
01-Noviembre-2013

- (b) Algunas aeronaves están sujetas a una inspección estructural suplementaria, la cual requiere inspecciones estructurales relacionadas con la edad de la aeronave y/o cantidad de ciclos de aterrizaje, de acuerdo con las características de la aeronave debiendo incorporarse al programa de mantenimiento.

H. Retorno al Servicio

A través de los lineamientos dictados en la NOM-006-SCT3-2001 y CO AV-043.2/07 en su última enmienda los permisionarios o concesionarios tienen la autoridad de retornar al servicio aeronaves o equipos luego de haberle efectuado mantenimiento, ya sea preventivo o correctivo, e inspecciones realizadas en conformidad con las Normas Oficiales Mexicanas aplicables y su propio Manual General de Mantenimiento.

- (1) El personal técnico de mantenimiento que tienen el privilegio de certificar, siempre han tenido la responsabilidad de mostrar el acatamiento con los requerimientos regulatorios y tomar la decisión de concordancia y seguridad. La necesidad de asegurar que una parte reemplazada fue producida por una fuente aprobada (certificada) por la Autoridad Aeronáutica es por lo tanto crítica.
- (2) Los Inspectores/Verificadores de Aeronavegabilidad durante el proceso de certificación y vigilancia deben asegurarse que el solicitante conoce y comprende totalmente las Normas Oficiales Mexicanas que le son aplicables, y la responsabilidad implícita para demostrar que todas y cada una de las partes, componentes y/o materiales utilizados en los servicios de mantenimiento, provenientes de fuentes aprobadas, están en condiciones de aeronavegabilidad, son iguales al diseño original o han sido convenientemente modificadas y mantenidas apropiadamente.
- (3) Adicionalmente, el Inspector Verificador de Aeronavegabilidad, debe asegurarse que el Manual General de Mantenimiento contenga los procedimientos adecuados para la inspección de partes, componentes y/o materiales, previo a su almacenamiento o utilización.

4. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

El programa de mantenimiento debe incorporar un conjunto de procedimientos que aseguren lo siguiente:

- El mantenimiento preventivo y/o correctivo, así como las modificaciones deben apegarse estrictamente a lo establecido al Manual General de Mantenimiento del permisionario o concesionario.
- Contar con el personal competente, los equipos y las instalaciones adecuadas, para la correcta realización del mantenimiento, el mantenimiento preventivo y las modificaciones.
- Que cada aeronave que retorna al servicio ordinario, se encuentre en condiciones óptimas de aeronavegabilidad.
- Que las inspecciones de Aeronavegabilidad y las requeridas sean efectuadas de acuerdo con el MGM y personal calificado.
- Contar con un sistema que asegure que las tareas específicas de mantenimiento, están siendo desarrolladas, controladas, revisadas y mejoradas, para asegurar la aeronavegabilidad continua de las aeronaves.

FECHA:
01-*Noviembre*-2013

- (1). **Inspecciones de Aeronavegabilidad.** En la NOM-006-SCT3-2001 se estipula que el Manual General de Mantenimiento (MGM) debe contener información específica y detallada sobre las inspecciones de aeronavegabilidad, incluyendo instrucciones para llevar a cabo los procedimientos, políticas y responsabilidades, y la autoridad que tiene el personal de inspección. Los métodos y procedimientos establecidos en el MGM cumplirse tal y como lo establece la Norma. Las tareas no designadas como inspecciones requeridas, también deberán ser inspeccionadas de acuerdo a las instrucciones del MGM.
- (2). **Inspecciones Requeridas (RII).** El MGM debe contener la designación de aquellas tareas de mantenimiento y modificaciones que deben ser inspeccionadas y se designarán como Inspecciones requeridas (RII), para determinar cuales serán éstas, se debe tomar en cuenta aquellas que puedan resultar con fallas, mal funcionamiento o defectos, que pongan en peligro la seguridad de las operaciones si el mantenimiento no se realiza apropiadamente o si se utilizan partes o materiales no apropiados.

Cada permisionario o concesionario evaluará su programa de trabajo para identificar los "RII", para lo cual se debe considerar, entre otras, la importancia de:

- La instalación, el reglaje y los ajustes de control de vuelo.
- La instalación y la reparación de los componentes estructurales principales.
- La instalación de motores de las aeronaves, hélices y rotores.
- La reparación mayor, calibración o reglaje de componentes como motores, hélices, transmisiones, cajas de engranaje, o equipo de navegación.

5. ORGANIZACIÓN DE LA INSPECCIÓN

Cada operador debe tener una organización adecuada para las características de las inspecciones requeridas. Las características de las inspecciones requeridas deben organizarse, así como separar las funciones de las inspecciones requeridas de las otras funciones de mantenimiento y de modificaciones.

- (1). **Consideraciones del Personal.** El permisionario o concesionario debe mantener una lista actualizada de personal técnico de mantenimiento calificado para inspeccionar como sean requeridas las capacidades de inspección. Cuando dicho mantenimiento sea realizado por otros talleres, el permisionario o concesionario debe solicitar que el taller (con el que se celebre el contrato de mantenimiento) mantenga en un listado este personal. Cada técnico deberá ser identificado por nombre, cargo y capacidades de inspección para las que esté autorizado.
- (2) Se debe usar un método para identificar quienes están entrenados, calificados, autorizados y registrados, además de mantener dichas condiciones vigentes y actualizadas.

NOTA: Esta lista de detalles de inspección puede ser como ejemplo:

- Solamente aeronaves A320B4.
 - Solamente tren de aterrizaje del B777.
 - Solamente motores General Electric series CF6-50
- (3) Para cumplir con estos requerimientos, el registro de operador (o los registros de taller) pueden utilizarse. Los registros deben incluir un método para la identificación positiva de quienes están entrenados (capacitados), calificados, autorizados y vigentes o actualizados.
- (4) Autorizaciones individuales pueden ser informadas por carta o por una lista que muestre el alcance de su responsabilidad y limitaciones de inspección. Si se utiliza una lista, ésta debe ser firmada de manera individual por cada individuo autorizado, para confirmar que la persona autorizada está completamente consciente de las limitaciones de inspección.



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD**



FECHA:
01-Noviembre-2013

SECCIÓN 2. PROCEDIMIENTOS

1. PRE-REQUISITOS Y REQUISITOS DE COORDINACIÓN

A. Pre-requisitos

- Conocimiento de los requisitos reguladores de las NOM-006-SCT3-2001; NOM-039-SCT3-2001; NOM-043/1-SCT3-2001; CO AV-43.2/07 en su última enmienda; NOM-145/1-SCT3-2001.
- Cursos de Adiestramiento para Inspectores de Aeronavegabilidad o curso equivalente.

B. Requisitos de Coordinación

Esta tarea debe ser efectuada por los Inspectores de Aeronavegabilidad, de requerirse alguna información adicional, ésta será notificada verbalmente al jefe del Departamento de Ingeniería.

2. REFERENCIAS, FORMATOS Y AYUDAS DE TRABAJO

A. Referencias:

- Documentación técnica emitida por el fabricante y Directivas de Aeronavegabilidad.
- NOM-006-SCT3-2001; NOM-039-SCT3-2001; NOM-043/1-SCT3-2001; CO AV-43.2/07 en su última enmienda; NOM-145/1-SCT3-2001.

B. Formularios:

Forma 023 para la revisión y aprobación del programa de mantenimiento del permisionario, concesionario u operador aéreo.

Forma DGAA-MIA-041 para la revisión y aprobación de procedimientos de solicitud de extensión por única ocasión del permisionario, concesionario u operador aéreo.

C. Ayudas de Trabajo: Ninguna.

3. PROCEDIMIENTOS

A. Informe al Solicitante: Informar al solicitante sobre la normatividad vigente (Ley de Aviación Civil y su Reglamento, Normas Oficiales Mexicanas, Circulares, etc.) y orientarlo sobre las políticas actuales y los requisitos reguladores que tiene la autoridad aeronáutica para llevar a cabo sus procedimientos de verificación.

B. Evaluar la Documentación entregada por el permisionario o concesionario: El programa de mantenimiento, debe contener lo siguiente:

- (1). Una descripción completa y detallada de la organización que tiene el permisionario o concesionario respecto al programa de mantenimiento, incluyendo deberes y responsabilidades de las personas involucradas con el programa de mantenimiento.
- (2). Una lista del personal técnico aeronáutico adscrito al taller con el cual el permisionario o concesionario haya hecho algún arreglo para la realización de trabajos de mantenimiento, junto con una descripción general de los deberes y responsabilidades de éstos.

FECHA:

01-Noviembre-2013

- (3). Una separación apropiada de las funciones de mantenimiento e inspección para las características de las inspecciones requeridas. (inspecciones RII).

C. Evaluar los programas de mantenimiento e inspección: El programa de mantenimiento debe contener los procedimientos de inspección y mantenimiento para la realización del mantenimiento preventivo y correctivo y de las modificaciones aprobados por el fabricante de las aeronaves que impliquen a estas aeronaves. Estos procedimientos incluirán, como mínimo, lo siguiente:

- (1). Intervalos de aplicación de cada una de las tareas, de acuerdo a lo estipulado por el fabricante.
- (2). El método y procedimiento para realizar el mantenimiento preventivo y correctivo y las modificaciones pertinentes a las aeronaves.
- (3). Una lista de las inspecciones requeridas (RII) que deben ser efectuadas.
- (4). El método y procedimiento para la realización de las inspecciones requeridas.
- (5). Un sistema que indique específicamente como son realizadas, controladas y revisadas las inspecciones requeridas, para asegurar la aeronavegabilidad de la aeronave o los productos.
- (6). El método para designar al personal que realizará las inspecciones requeridas, indicando su cargo, nombre y autorización.
- (7). Procedimientos para la supervisión de los trabajos efectuados como resultado de previos resultados de inspecciones requeridas.
- (8). Procedimientos, estándares y límites necesarios para las inspecciones requeridas, incluyendo la identificación de los ítems (puntos de inspección) (RII) dentro de los formatos de trabajo o de las tarjetas de trabajo.
- (9). Procedimientos para inspección periódica y calibración de las herramientas de precisión, aparatos medidores y equipo de pruebas.
- (10). Procedimientos para los registros de mantenimiento y control de las inspecciones y calibraciones.
- (11). Procedimientos para asegurarse que todas las inspecciones requeridas sean realizadas.
- (12). Instrucciones para prevenir que una persona haya realizado cualesquiera de los puntos de cualquier inspección requerida en el trabajo.
- (13). Instrucciones y procedimientos para prevenir que cualquier decisión u observación de un inspector, acerca de cualquier inspección requerida sea pasada por alto. Solamente personal de supervisión de la unidad de inspección o una persona de la administración con responsabilidad general para ambas funciones de requerimientos de inspección y las otras funciones de mantenimiento y modificación pueden anular una decisión del inspector.
- (14). Procedimientos para asegurar que las inspecciones, el mantenimiento y las modificaciones requeridas que son dejadas incompletas, como resultado de una interrupción en el trabajo, sean debidamente terminadas antes de que la aeronave sea retornada al servicio.
- (15). Formatos de trabajo, tarjetas de trabajo, guías de inspección y procedimientos detallados para la realización de inspecciones u otro mantenimiento.

D. Evaluar el Sistema y Registro de Mantenimiento. El programa de mantenimiento deberá contar con un sistema de archivo de registro de mantenimiento. El permisionario o concesionario deberá conservar todos los registros requeridos por la NOM-006-SCT3-2001 y CO AV-043.2/07 en su última enmienda.

E. Evaluación del Personal. El programa de mantenimiento de aeronavegabilidad deberá contener lo siguiente:

- (1). Procedimientos para determinar las capacidades del personal, incluyendo el personal de dirección y supervisión.
- (2). Procedimientos para asegurar que sólo personas entrenadas, autorizadas, calificadas y actualizadas, realicen cualquier inspección requerida.



REVISIÓN:
6ª. Edición

FECHA:
01-Noviembre-2013

- (3). Instrucciones para asegurar que las personas que realizan las inspecciones requeridas, estén bajo el control de la unidad de inspección.
- (4). Instrucciones para relevar a cualquier persona que realice funciones de mantenimiento.

F. Evaluar los Procedimientos de Inspección Estructural. Esta parte del Programa de Mantenimiento, incluirá lo siguiente:

(1). Procedimientos de control de corrosión.

(2). Una Inspección detallada de las áreas donde el mantenimiento está siendo realizado para detectar grietas, distorsiones y corrosiones, para examinar las partes adjuntas y para determinar las condiciones del área.

G. Análisis de Resultados

- (1). Evaluar todas las deficiencias para determinar que acciones correctivas serán requeridas de existir.
- (2). Si hay deficiencias en el programa de mantenimiento, programar una reunión con el solicitante para discutir los cambios necesarios del programa y las resoluciones de deficiencias.
- (3). De ser necesario se deberá solicitar una adecuación al MGM del permisionario, concesionario u operador aéreo.

FECHA:
01-*Noviembre-2013*

SECCIÓN 3 INGRESO DE UN OPERADOR AÉREO NUEVO

1. INTRODUCCIÓN

Esta sección suministra la guía para los Inspectores de Mantenimiento y Aviónica de la Autoridad Aeronáutica para asegurar que todos los operadores de reciente inicio de operación utilicen el contenido de esta sección como “programa de mantenimiento recomendado por el fabricante, intervalo de tiempo y proceso de mantenimiento” para operación inicial. Esto también para decir que a un operador inicial bajo ninguna circunstancia debe serle permitido entrar en negociaciones de mantenimiento contractual con un operador aéreo establecido o taller de mantenimiento utilizando los incrementos en los intervalos de tiempo, procesos de mantenimiento revisados y/o cambios efectuados en las tareas del programa de mantenimiento que utilizan el operador o taller; hasta determinado tiempo en que el nuevo operador ha obtenido la apropiada experiencia operacional. Desviaciones de las practicas de mantenimiento recomendadas por el fabricante, intervalos de tiempo y procesos de mantenimiento pueden ser aprobadas por la Autoridad Aeronáutica solamente después de que el operador obtiene la apropiada experiencia y ha demostrado su habilidad para mantener adecuadamente su aeronave. La implementación de esta acción creara con conocimiento o un banco probado de datos basado en la los datos históricos del fabricante establecidos por otro operador que reporto experiencias relativas al producto. Esto estandarizaría también el punto de inicio para todos los nuevos operadores durante la certificación inicial.

A. ABREVIATURAS

1. - ISC - Industry Steering Committee.
2. - MPD – Maintenance Planning Document
3. - MPG – Maintenance Planning Guide
4. - MRB – Maintenance Review Board
5. - MSI – Maintenance Significant Items
6. - OAMP – On Aircraft Maintenance Program
7. - SIP – Structural Inspection Program
- 8.- SSI – Estructural Significante Ítem

2 CONSIDERACIONES

Dentro del contexto de esta sección, las recomendaciones de mantenimiento del fabricante pueden considerarse los siguientes documentos: Documentos de planeación del mantenimiento MPD, Guía de planeación del mantenimiento MPG, Programas de mantenimiento en aeronaves OAMP, etc. Varios fabricantes titulan de manera diferente estos documentos. Para propósito de intervalos de tiempo un Reporte de la Junta de Mantenimiento, si existe alguno, podrá utilizarse, si no existe, puede utilizarse como guía FAA Advisory Circular-120-17A.

3. DOCUMENTACION

Los Documentos de planeación del mantenimiento MPD, guía de planeación del mantenimiento MPG, o el programa de mantenimiento en aeronaves OAMP proporcionan el punto inicial para las tareas de mantenimiento de un operador inicial. Durante la certificación inicial el programa de mantenimiento del operador inicial debe ser comparado con los documentos/programas de mantenimiento del fabricante para asegurarse que las tareas de mantenimiento aplicables están incorporadas. El MRB proporciona un punto de inicio para los intervalos de tiempo asociados con los programas de mantenimiento y operadores de recién inicio deben utilizar los intervalos de tiempo del MRBR (Reporte de la junta revisora de mantenimiento). Durante la certificación inicial los intervalos de tiempo de un operador inicial deben ser comparados con los intervalos de tiempo contenidos en el MRBR.



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD**



FECHA:
01-Noviembre-2013

Los procesos de mantenimiento pueden estar contenidos en varios documentos del fabricante, incluyendo los anteriormente descritos arriba. Debe sobreentenderse que las limitaciones referenciadas en las hojas de datos del certificado tipo del producto también deben cumplirse.

4. CATEGORIAS MRBR.

Un MRBR esta preparada para que el operador lo utilice de acuerdo con los siguientes lineamientos: Una MRBR no esta preparada normalmente para aeronaves de categoría de transporte de menos de 5,700 Kg. sin embargo para categoría de transporte mayor de 5,700 Kg. y que tengan un peso máximo de despegue certificado mayor de 72,600 Kg. Un MRB es normalmente convenido y un MRBR generado.

1. Un MRBR contiene la programación mínima inicial de los requerimientos de programación de mantenimiento e inspección en particular para una categoría de aeronave de transporte y un programa de motor en ala, pero no establece los programas de mantenimiento de motor fuera del ala. Esto debe desarrollarse de acuerdo con las guías del Estado Fabricante y no confundirse o tener la idea de un programa de mantenimiento. Después de aprobarse por la Autoridad Aeronáutica, los requerimientos inician una base o estructura alrededor de la cual cada operador desarrolla su propio e individual programa de mantenimiento. Sin embargo los programas de mantenimiento varían ampliamente de un operador a otro, los requerimientos iniciales para un tipo de aeronave en particular deben ser los mismos para todas. Un programa de mantenimiento total del operador (Método utilizado para implementar estos requerimientos) debe aprobarse por la Autoridad Aeronáutica a través de estipular operaciones específicas.

2.- Debido a que el MRBR esta intentando ser un documento actualizado, el fabricante y el Presidente del MRB pueden convocar una junta de revisión, al menos anualmente para determinar la necesidad de una revisión.

3.- Mayor orientación puede ser proporcionada por el MRBR observando los medios para escalar el intervalo mínimo inicial de los programas de mantenimiento e inspección a un nivel mayor que el proporcionado como intervalo inicial en el MRBR. (Esta orientación puede ser única para la aeronave). La orientación escalonada tomaría en consideración el contenido de verificaciones y sus intervalos repetitivos. Una serie o secuencia de verificaciones específicas debe completarse y los resultados encontrados satisfactorios antes de la escalación de este tipo de verificación. (La descripción, tipo de verificación y sus intervalos podrían estar incluidos en esta sección del MRBR).

4.- Si este es un procedimiento de escalación contenido en el MRBR, aplica la siguiente regla: Las verificaciones de intervalos individuales listados en este reporte pueden ser escalados completando las series requeridas o secuencia de verificaciones y la revisión satisfactoria del resultado de las verificaciones y aprobado por la Autoridad aeronáutica o de acuerdo con el programa de fiabilidad del operador aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

5.- Los intervalos individuales de tarea pueden ser escalados basado en una justificación satisfactoria por el operador, y revisada y aprobada por la Autoridad Aeronáutica del operador, o de acuerdo con el programa de fiabilidad del operador aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

NOTA: Ver el apéndice 1 de esta sección para una carta de flujo simplificada de los procesos ideados del MRBR.

6.- Durante la certificación inicial de un operador, estos documentos de mantenimiento deberán ser comparados con el programa de mantenimiento propuesto por el operador para asegurar que todas las tareas de mantenimiento, intervalos de tiempo y procesos de mantenimiento estén dirigidos. Los documentos del fabricante pueden no contener todas las tareas de mantenimiento, intervalos de tiempo y procesos de mantenimiento. Equipo adicional y/o modificaciones pueden no estar direccionados por el fabricante. Los

FECHA:
01-Noviembre-2013

equipos de Aviónica y emergencia son dos ejemplos de lo que no podría estar direccionado (incluido) en el programa de mantenimiento del fabricante.

Las condiciones ambientales del operador deben también ser consideradas cuando se revise el programa de mantenimiento. La operación con temperaturas extremas, superficies de pistas en mal estado y ambientes altamente corrosivos son ejemplos de criterios adicionales que deben ser considerados para incluirse en el programa de mantenimiento.

7.- Los Inspectores de mantenimiento y aviónica los cuales son asignados a un operador que tiene contrato con el fabricante del aeroplano o motor para un programa de mantenimiento preparado de acuerdo a las necesidades del cliente, para ser utilizado como programa de mantenimiento propio del operador, deberá también ser revisado por adhesión a los procedimientos descritos anteriormente.

8.- Durante la revisión de los programas de mantenimiento, los inspectores de la Autoridad Aeronáutica pueden necesitar contactar con los Departamentos de Ingeniería o Certificación del Estado fabricante para asesorarse en un particular MRBR, MPD, MPG, OAMP, como sea necesario.



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD



FECHA:
01-Noviembre-2013

INTENCIONALMENTE



DEJADA EN

BLANCO

FECHA:
01-*Noviembre*-2013

SECCION 4. PARA LA ESCALACIÓN DE CORTO PLAZO.

1. OBJETIVO

Proporcionar una guía para aprobar el Procedimiento de Escalación de corto plazo basado en las estipulaciones específicas de operación.

2. GENERALIDADES

Los límites de tiempo son intervalos de mantenimiento establecidos por el fabricante mediante su programa de mantenimiento aprobado por las autoridades aeronáuticas a un operador. Basado en la experiencia y comparación de los estándares de rendimiento, un operador puede solicitar la escalación de un servicio o una tarea de mantenimiento sin afectar la seguridad de la operación.

A. Escalación de un Servicio.

1. Bajo condiciones controladas, un operador puede solicitar el recurso de una escalación de corto plazo de un servicio o tarea de mantenimiento a la autoridad aeronáutica quien verificará que se esta cumpliendo totalmente el programa de mantenimiento y un monitoreo de eficiencia del programa de mantenimiento.
2. Los operadores deben solicitar a la Dirección de Aviación la aplicación de una escalación de corto plazo en base a un programa de confiabilidad.
3. La escalación de corto plazo para operadores que no están bajo un programa de confiabilidad debe ser aprobada por la Autoridad Aeronáutica en operaciones específicas estipuladas.
4. Una escalación de corto plazo será autorizada solamente después de analizar cuidadosamente el historial de la aeronave y sus componentes. Una revisión de la solicitud de escalación deberá incluir, sin ser limitativo:
 - a) Resultados de servicios similares previos. Incluyendo trabajos rutinarios y no-rutinarios.
 - b) Inspección suplementaria/adicional la cual puede ser necesitada para asegurar la continuidad de la aeronavegabilidad durante la escalación.
 - c) Los puntos no cubiertos por la escalación. La escalación no debe ser causa de que estos puntos excedan sus intervalos de mantenimiento.
5. El intervalo máximo plazo de escalación puede ser un porcentaje de un intervalo existente para una inspección en particular, o pueden designarse en horas de servicio, ciclos, o en otros incrementos. Excepto bajo ciertas circunstancias, el tiempo máximo para una escalación es de 500 horas de tiempo en servicio o su equivalente.

B. Monitoreo de Escalaciones.

1. Una vez que fue aplicada una escalación previa autorización de la autoridad aeronáutica el operador esta obligado a monitorear el desempeño de la aeronave o a la flota que aplico la escalación e incluir en el reporte de confiabilidad mensual un apartado al seguimiento de esta escalación.
2. Cualquier irregularidad detectada que ponga en riesgo la condición de aeronavegabilidad de la aeronave, será motivo suficiente para que la escalación autorizada carezca de validez, teniendo el operador que regresar a los intervalos del programa de mantenimiento previamente establecidos.



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD**



FECHA:
01-Noviembre-2013

3. Una escalación autorizada no lo exime del cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad, Boletines de Servicio, cambios de componentes u otros servicios de mantenimiento aplicables, los cuales deberán realizarse en tiempo y forma.

3. PROCEDIMIENTOS

A. Revisión de los procedimientos del aspirante (solicitante) para un escalación de corto plazo. Asegúrese de que los procedimientos logran lo siguiente:

1. Lista de personal gerencial del operador con aprobación de escalación autorizada:
 - a) Un incremento de tiempo para una operación específica.
 - b) Un ajuste en el intervalo de mantenimiento controlado por un programa de confiabilidad.
2. Define la máxima limitación para una escalación de corto plazo.
3. Criterios contenidos que definen el tipo aceptable de datos para justificación de una escalación de corto plazo.
4. Correspondencia con el total de los programas de mantenimiento. Los procedimientos deben asegurar que una escalación no creará una condición insegura.
5. Asegúrese que el programa no permite la escalación de Directivas de Aeronavegabilidad repetitivas, partes limitadas por tiempo, o Requisitos para la Certificación del Mantenimiento.
6. Restrinja el caso repetitivo de escalonamiento de corto plazo que indique la necesidad de un cambio en el programa de mantenimiento.
7. Provea un método para registrar todos los escalonamientos con estipulaciones para la presentación/registro de cada solicitud/uso de una escalación para la Dirección de Aviación.

B. El cumplimiento de lo citado en el párrafo A dará como resultado uno de los siguientes

1. Un oficio del operador indicando la desaprobación de la autorización de la escalación de corto plazo
2. Una enmienda para las estipulaciones específicas de operación del permisionario o concesionario si aplican; aprobando la autorización de escalación de corto plazo.

C. Un monitoreo total de los procedimientos de escalación del operador puede requerirse para garantizar lo siguiente:

1. No se este abusando de la autorización.
2. Se están siguiendo los procedimientos del manual.

FECHA:
01-*Noviembre*-2013

SECCION 5. PARA LA REVISIÓN Y APROBACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE SOLICITUD DE EXTENSIÓN POR ÚNICA OCASIÓN.

1. OBJETIVO

Proporcionar una guía para aprobar el Procedimiento de Solicitud de Extensión para la aplicación de un Servicio, Tareas de Mantenimiento, Inspecciones Especiales, Atención de Diferidos por única ocasión a un operador que así lo requiera.

2. GENERALIDADES

Los límites de tiempo son intervalos de mantenimiento establecidos por el fabricante mediante su programa de mantenimiento aprobado por las autoridades aeronáuticas a un operador. Basado en las necesidades de operación, un operador puede solicitar una extensión para la aplicación de una tarea de mantenimiento de un componente, motor o aeronave a su mantenimiento programado por única ocasión sin afectar la seguridad.

A. Utilización de Extensión de Servicio.

4. Bajo condiciones controladas, un operador puede utilizar el recurso de una extensión por única ocasión para un componente, motor o aeronave sin afectar la seguridad. Estos procedimientos requieren que la autoridad aeronáutica se asegure que no se debe a un programa de mantenimiento deficiente falta de coordinación de solicitud de partes o materiales o decisiones gerenciales pobres.
5. La extensión de servicio por única ocasión para operadores que no están bajo un programa de confiabilidad deben ser aprobadas por la Autoridad Aeronáutica en operaciones específicas estipuladas.
6. Una extensión de servicio por única ocasión deberá autorizarse solamente después de analizar cuidadosamente el historial de la aeronave, y sus componentes.
7. Los intervalos máximos de extensión pueden designarse en horas de servicio, ciclos, o en otros incrementos. Excepto bajo ciertas circunstancias, el tiempo máximo para una extensión es del diez por ciento de su tiempo en servicio o su equivalente. Este recurso no debe ser utilizado repetitivamente, para que en efecto constituya una extensión de tiempo de la flota.

B. Extensión de Servicio adicional

Un máximo del diez por ciento de tiempo límite es generalmente suficiente para que un operador programe un servicio adecuadamente o cubra un desabasto en caso que la extensión se deba a falta de partes. Ocasionalmente un operador no puede cumplir efectivamente las tareas dentro de este tiempo límite; por lo que después de una profunda revisión de esta situación de manera individual un punto puede extenderse un porcentaje mayor al tiempo límite. Para hacer esto un operador debe presentar una justificación al Inspector de mantenimiento de la Autoridad Aeronáutica antes de la aprobación. Esta extensión permanece efectiva por el límite de tiempo prescrito a menos que el componente o inspección sea efectuada antes del tiempo límite.

Deberá estipularse que una extensión no es acumulable, por lo que no deberá ser tomada en cuenta para la programación de los servicios subsecuentes.



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD**



FECHA:
01-Noviembre-2013

3. PROCEDIMIENTOS

A. Revisión de los procedimientos del operador para una extensión de servicio por única ocasión. Asegúrese de que los procedimientos logran lo siguiente:

- (1) Correspondencia con el total de los programas de mantenimiento El operador deberá contemplar en su programa de mantenimiento los límites máximos de extensión.
- (2) El operador deberá estipular en su Manual General de Mantenimiento un procedimiento lo suficientemente claro para hacer la solicitud a las autoridades de una extensión de servicio por única ocasión.
- (3) El procedimiento debe garantizar la aplicación del servicio antes del vencimiento de la extensión autorizada.
- (4) La solicitud de extensión de servicio por única ocasión deberá estar acompañada de:
 - d) Reporte de utilización de la aeronave.
 - e) Reporte de Aplicación de Directivas de Aeronavegabilidad.
 - f) Reporte de incorporación de Boletines de Servicio Alerta, y Boletines de Servicio (sí aplica)
 - g) Reporte de programa CPCP, SIP, AGING (sí aplica)
 - h) Estatus de Componentes Limitados.
 - i) Reporte de Aplicación de Servicios Programados
 - j) Estatus de Diferidos
 - k) Presentar un reporte de confiabilidad de la aeronave desde su último servicio mayor, que ayude a evaluar su desempeño.
 - l) Acreditar ante la comandancia del aeropuerto base de operaciones de esa aeronave, que se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad.

B. Un monitoreo total de los procedimientos de extensión del operador puede requerirse para garantizar lo siguiente:

1. No se este abusando de la autorización.
2. Se están siguiendo los procedimientos del manual.

FECHA:
01-Noviembre-2013

FORMA 023 PARA LA REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DEL PERMISIONARIO, CONCESIONARIO U OPERADOR AÉREO.

CONCEPTO	RESULTADO
Programa de Mantenimiento en Original y copia en papel y/o formato electrónico.	
Todas las hojas del Manual son blancas y llevan la razón social y/o logotipo de la empresa.	
Todas las hojas están numeradas y con la fecha de elaboración y No. de revisión, si es una emisión inicial está marcada como original.	
La división de capítulo o secciones, utilizan separadores con la leyenda correspondiente.	
En carpeta de pasta rígida tamaño carta de tres argollas.	
Cuando se trate de más de una carpeta, se identifican los tomos o volúmenes.	
El contenido del Manual está en idioma español (se permitirá el uso de términos aeronáuticos, tablas y/o gráficas en idioma inglés).	
Incluir instrucciones, procedimientos e información general necesaria.	
Estar elaborado en un formato que sea fácil de revisar.	
Tener, para cada página, los siguientes datos: <ul style="list-style-type: none"> - Fecha de elaboración. - Número de revisión. - Número de página y capítulo. - Razón social y/o logotipo del permisionario, Concesionario y/u Operador 	
Hoja de control de revisiones.	
Lista de páginas efectivas.	
Definiciones y abreviaturas.	
El programa de mantenimiento se encuentra particularizado (indica marca, modelo, números de serie y en su caso matrícula, para las aeronaves, cuerpo básico, motores, componentes y/o accesorios).	
Indica el número y fecha de la última revisión de la información técnica.	
Cuenta con un sistema que asegure que las tareas específicas de mantenimiento, están siendo desarrolladas, controladas, revisadas y mejoradas, para asegurar la aeronavegabilidad continua de las aeronaves.	
Cuenta con un procedimiento para extensiones de acuerdo al fabricante para el cumplimiento de servicios de mantenimiento.	
El programa de mantenimiento, cumple con lo siguiente:	
<ul style="list-style-type: none"> • Inspecciones especiales. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento preventivo (Programado). 	
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento correctivo (No Programado). 	
<ul style="list-style-type: none"> • Tareas fuera del manteniendo programado. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Reparación de la aeronave, motor(es), hélice(es) y accesorio(s). 	
<ul style="list-style-type: none"> • Inspección estructural. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Tareas de Inspección Requeridas. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Programa de confiabilidad (cuando corresponda). 	



REVISIÓN:
6ª. Edición

FECHA:
01-Noviembre-2013

CONCEPTO	RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> • Inspecciones a los sistemas e instrumentos de radiocomunicación y navegación. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Control de componentes limitados (Hard Time HT, On Condition OC y Condition Monitoring CM). 	
<ul style="list-style-type: none"> • En caso de contar con suplementos, modificaciones u otra información adicional al programa de mantenimiento, deberá indicarlo en su programa y en su Manual General de Mantenimiento. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Cuenta con Inspecciones especiales. 	
Se describe el cumplimiento de los lineamientos legales aplicables para el Programa de Mantenimiento.	
Se describen referencias y descripciones de las tareas de mantenimiento.	
Otorgar la aprobación del Programa de Mantenimiento	
Otorgar plazo para algún cumplimiento	
OBSERVACIONES:	
REVISO	RESULTADO

FECHA:
01-Noviembre-2013



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL ADJUNTA DE AVIACIÓN
DIRECCIÓN DE AVIACIÓN
SUBDIRECCIÓN DE INGENIERÍA

FORMA DGAA-MIA-041 PARA LA REVISIÓN Y APROBACIÓN DE
PROCEDIMIENTOS DE SOLICITUD DE EXTENSIÓN POR ÚNICA OCASIÓN
DEL PERMISIONARIO, CONCESIONARIO U OPERADOR AÉREO.

CONCESIONARIO, PERMISIONARIO U OPERADOR AÉREO:	
DIRECCIÓN:	
PERSONAL DE LA EMPRESA QUE ATIENDE LA INSPECCIÓN:	
LUGAR DE INSPECCIÓN:	FECHA DE INSPECCIÓN:

¿El operador tiene un programa de mantenimiento aprobado?				
¿El programa de mantenimiento contempla los límites máximos de extensión?				
¿El Manual General de Mantenimiento tiene un procedimiento específico para hacer la solicitud a las autoridades de una extensión de servicio por única ocasión?				
¿El operador está presentando un Reporte de Utilización de la aeronave?				
¿El operador está presentando un Reporte de Aplicación de Directivas de Aeronavegabilidad?				
¿El operador está presentando un Reporte de incorporación Boletines de Servicio Alerta, y Boletines de Servicio (sí aplica)?				
¿El operador está presentando un Reporte de programa CPCP, SIP, AGING (sí aplica)?				
¿El operador está presentando un Estatus de Componentes Limitados?				



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD



FECHA:
01-Noviembre-2013

¿El operador está presentando un Reporte de Aplicación de Servicios Programados?				
¿El operador está presentando un Estatus de Diferidos?				
¿El operador está presentando un Presentar un reporte de confiabilidad de la aeronave desde su último servicio mayor, que ayude a evaluar su desempeño?				
El operador deberá acreditar ante la comandancia del aeropuerto base de operaciones de esa aeronave, que se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad.				

FECHA: _____	NOMBRE Y FIRMA DEL (LOS) INSPECTORES: _____
----------------------------	---

DGAA-MIA-041

FECHA:
01-*Noviembre*-2013

4. RESULTADOS DE LA TAREA

A. La finalización de las tareas resultará en lo siguiente:

- (1). Cuando todos los requisitos hayan sido reunidos y satisfactorios, la autoridad aeronáutica aprobará el citado Programa de Mantenimiento.
- (2). Entregará al solicitante el original del programa de mantenimiento aprobado, motivando dentro del escrito correspondiente, la aplicación estricta de ello.
- (3). Enviará una copia a la Dirección General Adjunta de Aviación y actualizará cualquier reporte, listado o base de datos relacionado con la tarea.
- (4). Cuando todos los requisitos hayan sido reunidos y satisfactorios, la autoridad aeronáutica aprobará la citada extensión de servicio

B. Documentación de la tarea. Archivar todos los documentos de soporte.

5. ACTIVIDADES FUTURAS

Se vigilará que el Programa de Mantenimiento se encuentre actualizado, de acuerdo a la última publicación del fabricante de la aeronave y/o componentes.

Se vigilará que previo al vencimiento de la Extensión de Servicio por única ocasión se de cumplimiento a lo solicitado.



REVISIÓN:
6ª. Edición

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

MANUAL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
AERONAVEGABILIDAD



FECHA:
01-Noviembre-2013

INTENCIONALMENTE



DEJADA EN

BLANCO