

DAP 06 19



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**PROCEDIMIENTO PARA NOTIFICAR
A LA DGAC INFORMACIÓN SOBRE
MANTENIMIENTO
DE LA AERONAVEGABILIDAD**



**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL,
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN**

OBJ: Aprueba 4ª edición del DAP
06-19.

EXENTA N° **01630**

SANTIAGO **27 JUN 2005**

Con esta fecha se ha dictado la siguiente

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

- a) Las facultades que me confiere la Ley N° 16.752 Orgánica de la DGAC.
- b) Lo dispuesto en el Reglamento Operación de Aeronaves DAR-06.
- c) Lo establecido en el Reglamento Administrativo RAM REG 01.
- d) La Orden de Servicio N° 040/52 de fecha 08 de Junio 2005.

CONSIDERANDO

- a) La necesidad de adecuar y actualizar el procedimiento para Notificar a la DGAC Información sobre Mantenimiento de la Aeronavegabilidad.
- b) El cumplimiento del período de consulta a los usuarios en la página Web institucional sin que se hayan recibido observaciones.
- c) Que se han recibido las observaciones de los organismos internos de la DGAC y han sido implementadas en la presente edición.
- d) Lo propuesto por la Subdirección de Reglamentación y Normas

RESUELVO

- 1. **APRUEBARE** la cuarta edición del "Procedimiento para Notificar a la DGAC Información Sobre Mantenimiento de la Aeronavegabilidad" DAP 06-19.
- 2. **DERÓGASE** la tercera edición del DAP 06-19 aprobada por Resolución E- N° 0412 de 14 Marzo 2005.

Antes y conmutase, (Fdo.) ENRIQUE ROSENDE ALBA, General de Aviación, Director General de Aeronáutica Civil.

Lo que se transcribe para su conocimiento.


CHRISTINA GÓMEZ MENESES
CORONEL DE AVIACIÓN (A)
DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

DISTRIBUCIÓN

PLAN "F"

PROCEDIMIENTO AERONÁUTICO

(Resolución DGAC N° 01630 de fecha 27 Julio 2005)

PROCEDIMIENTO PARA NOTIFICAR A LA DGAC INFORMACIÓN SOBRE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

1. PROPÓSITO:

Establecer responsabilidades, procedimientos, y contenido de la información relacionada con su experiencia operacional y de mantenimiento, que deben suministrar las Empresas Aéreas, a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), y a las Organizaciones responsables del Diseño Tipo, cuando operen aviones cuyo peso máximo de despegue sea superior a 5.700 Kg., o Helicópteros de más de 3.180 Kg.

Establecer también esta responsabilidad para los Centros de Mantenimiento Aeronáuticos (CMA) que trabajan con este material aéreo, en forma independiente o como parte de una Empresa Aérea.

2. ANTECEDENTES:

- a) Las facultades legales contenidas en el Art. 3 letra j) de la Ley N° 16.752 de la DGAC.
- b) Lo establecido en el Reglamento DAR 06 capítulo 6 y 7, sobre la responsabilidad de las empresas aéreas, relacionado con su experiencia de operación.
- c) Lo señalado en el Reglamento DAR Parte 145, punto 145.221.
- d) Lo establecido en el DAP 08 12, Procedimiento para la elaboración de un Manual de Control de Mantenimiento (MCM), en relación a los aspectos a considerar en dicho documento.
- e) Lo establecido en el DAP 08 16, procedimiento para la elaboración y mantención de vigencia del Manual de Procedimientos de Mantenimiento (MPM), en relación a los aspectos a considerar en este Manual.
- f) Lo establecido en el capítulo 4 del anexo 8 al convenio sobre aviación civil internacional.

- g) Lo indicado en el capítulo 8 del manual de aeronavegabilidad, Volumen II de la OACI.

3. **MATERIA:**

3.1 **Generalidades.**

- 3.1.1 La normativa OACI, (Anexo 8, capítulo 4) establece información de carácter obligatorio, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, la cual debe ser intercambiada entre el Estado de Diseño, el Sostenedor del Certificado Tipo, el Explotador y la Autoridad del Estado contratante, que emite o convalida un certificado de aeronavegabilidad.
- 3.1.2 Requerimientos especiales tienen aquellos aviones cuya masa máxima certificada de despegue es superior a los 5.700 kilos y los helicópteros de más de 3.180 kilos, los cuales deben cumplir requisitos específicos de control.
- 3.1.3 Estos requerimientos dicen relación con informar la experiencia de mantenimiento y operacional, relacionada con la detección de falla, mal funcionamiento, y/o defecto de un producto o elemento aeronáutico, que puedan tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.
- 3.1.4 El reglamento DAR-06, establece al operador la obligatoriedad de emitir dicha información, siendo necesario definir un sistema de información que asegure su cumplimiento. También el DAR Parte 145, establece a los CMA la responsabilidad de emitir estos informes.
- 3.1.5 Con lo anterior, los requisitos establecidos en los DAP-08 12 y DAP-08 16, para la confección del MCM y del MPM respectivamente, hacen necesario precisar la información requerida y la metodología a emplear, a fin de que cada organización involucrada en su confección, establezca sus procedimientos internos para llevar a cabo dichas obligaciones.

3.2 **Informe de dificultades en servicio (IDS).**

- 3.2.1 Todo explotador que opere aviones cuyo peso máximo de despegue sea superior a 5.700 Kg., o Helicópteros de más de 3.180 Kgs., deberá notificar simultáneamente a la SDA de la DGAC, y a la Organización responsable del Diseño de Tipo de su aeronave, su experiencia operacional y de mantenimiento a través de un "INFORME DE DIFICULTADES EN SERVICIO" (IDS).

Este informe será emitido obligatoriamente, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, a que se produzca alguna de las condiciones que a continuación se indican:

- a) Fuego durante vuelos y si ha funcionado correctamente el sistema de alarma o aviso de incendio.
- b) Fuego durante el vuelo, cuando la aeronave no está protegida por un sistema de alarma o de aviso de incendio.

DAP 06 19

- c) Falsas alarmas de incendio o humo durante el vuelo.
- d) Un Sistema de escape de motor, que cause daño durante el vuelo en el motor, a la estructura adyacente, equipamiento o componentes.
- e) Cualquier componente de aeronave que cause acumulación o circulación de humo, vapor u otras emanaciones tóxicas o no tóxicas en el compartimiento del motor, cabina de vuelo, de carga o de pasajeros durante el vuelo.
- f) Detención o corte de un motor durante el vuelo, debido a una extinción.
- g) Detención o corte de un motor durante el vuelo, cuando tiene lugar algún daño exterior al motor o a la estructura de la aeronave.
- h) Detención o corte de un motor durante el vuelo, debido a ingestión de objetos extraños.
- i) Detención o corte durante el vuelo de un motor, por cualquier falla.
- j) Dificultades en el sistema de control de paso de hélice o la capacidad del sistema para controlar sobre-velocidad o entrada a posición bandera durante el vuelo.
- k) Falla en el sistema de combustible o sistema de vaciado de combustible, que afecte el flujo o produzca filtración peligrosa de éste durante el vuelo.
- l) Extensión o retracción del tren de aterrizaje, o la apertura o cierre de las puertas del tren de aterrizaje, durante el vuelo.
- m) Falla de cualquier componente del sistema de freno, que resulte en alguna pérdida detectable de la fuerza de frenado, cuando el avión se encuentre en movimiento en tierra.
- n) Corrosión, trizaduras, grietas o desunión, que requiera reemplazo de la parte afectada o reparaciones de importancia en la estructura de la aeronave.
- ñ) Grietas, deformación permanente o Corrosión, en la estructura de la aeronave, que requiera reparación o remoción de material, que exceden los límites de daño establecido y permitido por el fabricante.
- o) Mal funcionamiento de cualquier componente o sistema de la aeronave, que den como resultado rehusar el despegue o la aplicación de una acción de emergencia durante el vuelo, como está definida por el Manual de vuelo de la Aeronave o el Manual de Operaciones de la empresa.
- p) Cada interrupción de un vuelo, cambios no programados de una aeronave en ruta, paradas no programadas o desviaciones de una ruta o remoción de motor no programada, causadas por conocimiento o sospecha de dificultades mecánicas o de mal funcionamiento.

DAP 06 19

- q) Cualquier otra falla, mal funcionamiento o defecto en la aeronave, motor, sistema o componente, que ocurra o sea detectada en cualquier momento, si en su opinión pueda causar o haya causado riesgos a la seguridad de vuelo.
- r) Trizaduras, fracturas o despegamiento en estructura de material compuesto que el fabricante haya designado como estructura primaria o un elemento estructural principal que exceda los límites de daño establecido y/o permitidos por el fabricante, en su documentación de mantenimiento.
- s) Defecto o falla de funcionamiento del acelerador automático, piloto automático, sistema de control del vuelo o componente de estos sistemas, que generen emergencias.
- t) Cualquier defecto o falla del funcionamiento del sistema de evacuación de emergencia o componente, incluida cualquier puerta de escape, sistema de iluminación de evacuación de emergencia de pasajeros o equipo de evacuación encontrado defectuoso o que falte durante una emergencia real o durante entrenamientos, pruebas, mantenimiento, demostraciones o accionamiento inadvertido.
- u) Pérdida de ignición o detención no comandada de motor, en tierra o en vuelo.
- v) Falla, defecto o mal funcionamiento del rotor o sistema de control de rotores.
- w) Operación asimétrica de flaps, slats, spoilers, o limitación de movimiento de una de estas superficies.

3.2.2 Para efectos de este procedimiento, la expresión “durante el vuelo”, se considerará el período desde el momento en que la aeronave deja la superficie de la tierra en el despegue, hasta que vuelve a tocarla en el aterrizaje.

3.2.3 Si como resultado del envío directo de esta información a la Organización responsable del Diseño de Tipo se obtienen instrucciones especiales de inspección o mantenimiento, por la situación ocurrida, una copia de estas, deberá ser remitida por el explotador o el CMA responsable, a la SDA, en un plazo no mayor a cuarenta y ocho (48) hrs. de su recepción.

3.2.4 En forma adicional a lo expuesto en el párrafo 3.2.1 anterior, dentro de noventa y seis (96) horas de ocurrido el hecho que dio origen al IDS, el CMA, responsable del mantenimiento de la aeronave afectada, deberá emitir un informe técnico de detalle, de las causales que generaron la situación descrita. Este informe deberá ser remitido al explotador, con copia a la SDA, considerando toda otra información necesaria para un completo análisis de la causa de la falla, mal funcionamiento o defecto, incluyendo las acciones correctivas, la información disponible pertinente a la identificación del componente mayor, el tiempo desde el último mantenimiento de overhaul, reparación o inspección efectuada, etc., pudiendo adjuntar información visual o fotográfica que ayuden al conocimiento del caso.

3.3 Notificación de los centros de mantenimiento aeronáutico (CMA).

3.3.1 Como complemento a lo indicado en el punto 3.2 anterior, cualquier CMA de aviones, motores, hélices o accesorios, que durante el desarrollo de sus actividades de mantenimiento programado, de rutina, overhaul, reparación estructural, o solución de discrepancias de mantenimiento, encuentre una condición no esperada, considerando un normal funcionamiento de la pieza inspeccionada, deberá emitir también el IDS respectivo, dirigiéndolo a la SDA, al explotador y a la Organización responsable del Diseño de Tipo de la pieza o componente afectado.

3.3.2 El plazo para efectuar el IDS respectivo, también será de veinticuatro (24) horas, como en el caso anterior, debiendo también remitir el informe técnico respectivo, con las causales que lo produjeron y la solución establecida, dentro de las noventa y seis (96) horas de detectada la causa en la aeronave, motor, hélice o accesorio inspeccionado o reparado.

3.4 Forma de notificación.

3.4.1 Para efectuar la notificación establecida para los IDS, tanto por parte del explotador, como de los CMA, se ocupará el formulario Form. DGAC 08/2-26, adjunto y explicado en el Anexo "A".

3.4.2 En el Anexo "B" se muestra un flujo grama que asesora respecto a las condiciones bajo las cuales deberá o no, emitirse un IDS.

3.4.3 El formato del informe sobre las causales que generaron el IDS, queda a discreción del CMA.

3.4.4 Los Formularios DGAC 08/2-26, serán elaborados en cuatro (4) copias, donde una deberá ser remitida directamente a la Organización responsable del Diseño de Tipo, otra para la SDA, una tercera para el explotador y la última para el CMA responsable del mantenimiento de la aeronave, motor, hélice o accesorio afectado.

3.5 Procedimientos de notificación.

3.5.1 Las Empresas Aéreas y los CMA deberán establecer procedimientos internos de notificación, en su respectivo MCM de la Empresa o en su MPM del CMA, de acuerdo a lo establecido en los DAP-08 12 y DAP- 08 16.

3.5.2 En estos mismos documentos, deberán establecerse las coordinaciones y responsabilidades entre estas organizaciones, de manera de asegurar el cumplimiento de los plazos establecidos en cada caso específico.

3.6 Responsabilidad de la notificación.

3.6.1 La responsabilidad de la oportuna emisión de los IDS, sus informes de causales que la generaron, la tramitación de documentación recepcionada desde el sostenedor del Certificado de tipo respectivo y el enlace con la DGAC deberá quedar establecida

DAP 06 19

detalladamente en los manuales MPM y MCM de cada organización, que deben participar en el proceso.

4. APÉNDICES:

ANEXO A: Form. DGAC 08/2-26 “Informe de dificultad en servicio” (IDS) y llenado.

ANEXO B: Flujograma de análisis para la emisión de IDS.

5. CANCELACIÓN:

El presente Procedimiento cancela la 3ra. Edición de la DAP 06 19, autorizada por Resolución 0432-E de fecha 14 de Marzo de 2003.

6. VIGENCIA:

A partir de la fecha de su publicación.

ANEXO "A"
INFORME DE DIFICULTAD EN SERVICIO (IDS)

DESCRIPCIÓN DE LA DIFICULTAD

N° DE CONTROL D.G.A.C. _____

| | | | |
|--|-------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| MARCA Y MODELO | MATRICULA | EMPRESA AÉREA / CMA | N° CONTROL |
| FECHA SUCESO | CODIGO ATA | N° PARTE | N° DE SERIE |
| TIEMPO DESDE ULTIMO OH. | TIEMPO TOTAL | DESCRIPCIÓN | CONDICIÓN |
| FASE DONDE SE PRODUJO LA DIFICULTAD: | | | |
| <input type="checkbox"/> EN TIERRA | <input type="checkbox"/> CARRETEO | <input type="checkbox"/> DESPEGUE | <input type="checkbox"/> ASCENSO |
| <input type="checkbox"/> DESCENSO | <input type="checkbox"/> ATERRIZAJE | <input type="checkbox"/> MANIOBRAS | <input type="checkbox"/> CRUCERO |
| <input type="checkbox"/> MANTENIMIENTO | | | |
| <input type="checkbox"/> OTRO | | | |
| TEXTO: | | | |
| | | | |
| IDENTIFICACIÓN CONJUNTO MAYOR. | | | |
| PRODUCTO | FABRICANTE / MODELO | MODELO / SERIE | |
| AERONAVE | | | |
| MOTOR | | | |
| HELICE | | | |
| CONJUNTO QUE INCLUYE LA PARTE | | | |
| NOMBRE | FABRICANTE / MODELO | N° PARTE / N° DE SERIE | |
| | | | |
| SISTEMA / COMPONENTE (EN QUE FIGURA LA PARTE) | | | |
| NOMBRE | FABRICANTE | N° PARTE / N° DE SERIE | |
| | | | |
| N° Documento de remisión | Fecha de Remisión | Informe Técnico del CMA N° | |
| | | | |

PRESENTADO POR: (Nombre y firma) _____

USO DE LA DGAC

FECHA INGRESO _____

| | | |
|-------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| CERTIFICADO TIPO | STC / ALTERACIÓN | REPARACION MAYOR / OTROS |
| ANALISIS: | | |
| STATUS DEL CASO: | | FECHA DE CIERRE: |
| OBSERVACIONES: | | INSPECTOR D.G.A.C. |

Distribución:

- 1.-
- 2.- D.G.A.C. (SDA)
- 3.- Empresa aérea (Explotador)
- 4.- C.M.A.

FORM. DGAC 08/2-26

INSTRUCCIONES DEL LLENADO

I.- ANTECEDENTES

| | |
|----------------------|--|
| Marca y Modelo | Marca y modelo del material aéreo. |
| Matrícula | Matrícula de la Aeronave |
| Empresa Aérea / CMA. | Nombre de la Empresa Aérea. o Centro de Mantenimiento Aeronautico. |
| N° Control | N° asignado por la Empresa Aérea o CMA.al IDS |
| Fecha suceso | Fecha ocurrencia del problema |

II.- PARTE ESPECÍFICA CAUSANTE DEL PROBLEMA

| | |
|-------------------------|--|
| Código ATA | Identificación del código aplicable al sistema afectado. |
| N° de Parte | Del componente o parte afectada. |
| N° de Serie | Del componente o parte afectada. |
| Tiempo desde último OH. | Del componente o parte afectada. |
| Tiempo Total | Del componente o parte afectada. |
| Descripción | Del componente o parte afectada. |
| Condición de la parte | Quebrado, doblado, corroído, quemado, corto, etc. |

III.- DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

| | |
|-------|---|
| Fase | Etaa de la operación en que se produjo el problema. |
| Texto | Describir las condiciones en las cuales se produce la falla, las acciones de emergencia tomadas y otros antecedentes importantes para entender la falla ocurrida. |

IV.- INFORMACIÓN DEL CONJUNTO MAYOR

| | |
|--------------------------------|---|
| Aeronave, Motor, Hélice | Identificar el conjunto mayor relacionado con el problema. Incluir nombre del fabricante, modelo y número de serie. |
| Conjunto que incluye la parte: | Nombre del sistema o componente que incluye la Parte, indicando fabricante, modelo, N° de parte y N° de serie. |
| Presentado por : | Responsable de la información y quien debe estar indicado en el MCM o MPM (Nombre y firma) |

V.- ANTECEDENTES DE INFORMACIÓN

| | |
|------------------------|---|
| Documento de remisión | N° del documento de remisión al sostenedor del certificado de Tipo (fabricante) |
| Fecha de remisión | Fecha de envío al sostenedor del Certificado de Tipo. |
| Informe Técnico CMA N° | N° del documento de análisis del IDS emitido por el CMA responsable. |

VI.- USO DE LA D.G.A.C.

| | |
|------------------------|--|
| N° de Control DGAC: | Asignado por la DGAC. |
| Certificado TIPO | Cuando implica situaciones relacionadas con el T.C. |
| STC / Alteración | Cuando afecta a la aplicación de un suplemento de Cewrtificado de Tipo o con situaciones relacionadas con una Alteración aprobada. |
| Reparación mayor/otros | Cuando afecta a una reparación mayor efectuada o esta relacionada con normativa específica aplicable. |
| Análisis | Evaluación de la novedad informada Definición de acciones efectuadas o por realizar. |
| Status del caso | Caso abierto, cerrado o pendiente. |
| Observaciones | Condiciones especiales de análisis |
| Inspector DGAC | Que cierra el caso. |

“ANEXO B”
Flujo grama de Análisis para la emisión de IDS.

