

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO LXXXII

PANAMA, R. DE P., JUEVES 21 DE FEBRERO DE 1985

Nº 20.248

CONTENIDO

MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA

Resolución Nº 02-J.D. de 10 enero de 1985, por la cual se da autorización a la Dirección de Aeronáutica Civil de la supervisión de la aviación civil en Panamá.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA

RESOLUCION No. 02-J.D.
Panamá, 10 de enero de 1985

LA JUNTA DIRECTIVA DE
AERONAUTICA CIVIL
en uso de sus facultades legales y,
CONSIDERANDO:

1.- Que, en virtud del Artículo 20, del Decreto de Gabinete No. 13 de 22 de enero de 1969, es responsabilidad de la Dirección de Aeronáutica Civil la supervisión de la aviación civil en Panamá.

2.- Que, uno de los factores más importantes en la seguridad de los vuelos es la conservación de la aeronavegabilidad de las aeronaves.

3.- Que, es necesario dictar las reglas que sirvan de guía al personal encargado del cumplimiento de las actividades citadas en los Capítulos 15 y 16 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

RESUELVE:

Aprobar las siguientes disposiciones de mantenimiento:

TITULO I GENERAL

Art. 1o. APLICABILIDAD

1.1 Las disposiciones de esta Resolución son complementarias a las del Reglamento de Aeronavegabilidad y son de cumplimiento obligatorio en la conservación de la aeronavegabilidad de toda aeronave de registro panameño, dentro o fuera del territorio nacional.

1.2 La Dirección de Seguridad Aérea podrá autorizar, previa solicitud presentada por el interesado, desviaciones a las disposiciones de la presente Resolución que previenen la recuperación de la aeronavegabilidad, el retorno a servicio y el uso de componentes estructurales, motores, accesorios, equipo y repuestos correspondientes cuando estos ítems han sido mantenidos, reparados, alterados, revisados o inspeccionados fuera de Panamá por personas que no estén en posición de una licencia de mantenimiento extendida por esta Dirección. Cada propietario u operador que desee hacer uso de esta garantía se deberá asegurar que las actividades en estas condiciones se

ejecuten dando pleno cumplimiento a las disposiciones, procedimientos y normas inscritos en su Manual de Mantenimiento.

Art. 2o. RESPONSABILIDAD

2.1 El propietario u operador de una aeronave es directamente responsable de la conservación de la aeronavegabilidad y de dar pleno cumplimiento a las disposiciones de los Cap. 15 y 16 del Reglamento de Aeronavegabilidad, a las de la presente Resolución, a las de las Directivas de Aeronavegabilidad, a las Circulares de Servicio de los fabricantes aprobadas por la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá y a las de cualquier otro documento relacionado con aeronavegabilidad que publique esta última.

2.2 Aquellas aeronaves cuyo Manual de Mantenimiento del fabricante o instrucciones para conservación de la aeronavegabilidad contenga limitaciones a ésta, sólo podrán operarse cuando se haya dado cumplimiento a lo dispuesto en 15.10,7 del Reglamento de Aeronavegabilidad (R.A.N.).

2.3 Quien realiza el mantenimiento de una aeronave es responsable de efectuar las correspondientes anotaciones en los registros de mantenimiento prescritos en el Título 6 de esta Resolución, dando pleno cumplimiento a lo dispuesto en apartado 15.7 del Reglamento de Aeronavegabilidad. El propietario u operador debe asegurarse del debido cumplimiento de esta disposición.

2.4 No se deberá realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones a una aeronave si el mismo no está prescrito en esta Resolución o en las disposiciones aplicables el Reglamento de Aeronavegabilidad, o en la circular de aeronavegabilidad No. AC 43.13 y sus modificaciones y/o ampliaciones.

2.5 El propietario u operador puede acordar con otra persona natural o jurídica, calificada de acuerdo a la sección 15.4 del Reglamento de Aeronavegabilidad, para la realización de las acciones necesarias para la conservación de la aeronavegabilidad, sin embargo, este acuerdo no le releva de la

responsabilidad citada en 2.1.

Art. 3o. REQUISITO DE INSPECCION

3.1 Para que una aeronave conserve su aeronavegabilidad es requisito indispensable que:

3.1.1. Dentro de las 100 horas de servicio precedentes haya sido sometida a una inspección de 100 horas de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 15 del Reglamento de Aeronavegabilidad y que su retorno a servicio haya sido debidamente aprobado; y que,

3.1.2 Dentro de los 12 meses calendario precedentes haya sido sometida a una inspección Anual realizada por persona autorizada para efectuarla de acuerdo a lo establecido en el Apartado 15.4 del Reglamento de Aeronavegabilidad y que su retorno a servicio haya sido aprobado por un Inspector de Aeronavegabilidad de la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá.

Nota: Durante las primeras 100 horas posteriores a la Inspección Anual no se exigirá el requisito de Inspección de 100 horas y en ningún caso una Inspección de 100 horas podrá reemplazar a la Inspección Anual citada en 3.1.2 precedente.

3.2 Se exceptúa del cumplimiento de los requisitos anteriores a las aeronaves:

3.2.1 Que dentro de las precedentes 100 horas de servicio hayan sido sometidas a una Inspección para la obtención del Certificado de Aeronavegabilidad, conforme lo establecido en el Capítulo 9 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

3.2.2 Para las cuales el propietario u operador cumple con las exigencias establecidas por el Art. 4o. de esta Resolución y Reglamento de Aeronavegabilidad.

3.2.3 A las cuales se les haya concedido un Certificado de Aeronavegabilidad Especial conforme lo establecido en el literal b) de la sección 9.2.5 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

3.2.4 Que sean inspeccionadas de acuerdo a un programa de inspección autorizado por la Dirección de Aeronáutica de acuerdo a lo establecido en el Título 3 de esta Resolución.

Art. 4o. INSPECCION PROGRESIVA

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

DIRECTOR:
HUMBERTO SPADAFORA
PINILLA

OFICINA:
Editora Renovación, S. A. Vía Fernández de Córdoba
(Vista Hermosa) Teléfono 61-7894 Apartado Postal B-4
Panamá 9-A República de Panamá.

LEYES, AVISOS, EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES

NUMERO SUELTO: B.0.25

MATILDE DUFAU DE LEON
Subdirectora

Subscripciones en la
Dirección General de Ingresos
IMPORTE DE LAS SUSCRIPCIONES:

Mínima: 6 meses. En la República: B. 18.00
En el Exterior B. 18.00 más porte aéreo Un año en la República: B. 36.00
En el Exterior: B. 36.00 más porte aéreo

Todo pago adelantado

4.1. El propietario u operador de una aeronave que desee someterla a un programa de Inspección Progresiva deberá solicitar, mediante memorial dirigido a la Dirección de Seguridad Aérea, la correspondiente autorización para usar este procedimiento.

4.2 Para obtener la autorización deberá demostrar:

4.2.1 Que tiene a su disposición un Taller Aeronáutico para la reparación de células (estructuras aeronáuticas) y un mecánico poseedor de licencia de mantenimiento tipo I con las atribuciones que confiere el literal a) del numeral 4.2.2.1 del Decreto Ejecutivo No. 78 de 18 de junio de 1981.

4.2.2 Que ha publicado y tiene disponible un Manual de Procedimiento de Inspección comprensible para el personal que debe utilizarlo y que contenga, en detalle:

01.- Una explicación de la Inspección Progresiva, incluyendo la continuidad de la responsabilidad de inspección, la elaboración de informes y la conservación de registros y material técnico de referencia.

02.- Un itinerario de Inspección que determine los intervalos de horas o días que medien entre la aplicación de las Inspecciones de rutina y las de detalle e incluya instrucciones para efectuar cambios en los intervalos fijados, de acuerdo a las experiencias del servicio.

Los intervalos fijados se podrán exceder hasta en diez (10) horas cuando la aeronave se encuentre en vuelo fuera de su base de mantenimiento, las que deberán computarse para la próxima inspección.

03.- Ejemplares de los formularios que se emplearán en las inspecciones de rutina y de detalle y las instrucciones necesarias para su correcto empleo.

04.- Ejemplares de los formularios de informes y registros y las instrucciones para su correcto empleo.

4.2.3 Que posee suficiente información técnica actualizada apropiada para la aeronave a la que aplicará el programa.

4.3 El itinerario de las inspecciones de rutina y de detalle debe dar como resultado que en un período de 12 me-

ses calendario se realice una inspección completa de la aeronave (equivalente a la inspección anual) y debe estar en concordancia con las recomendaciones del fabricante, experiencias del servicio y la clase de operación en que está involucrada la aeronave. Además debe garantizar que la aeronave estará en forma continua en condiciones de aeronavegabilidad y que cumplirá con todas las especificaciones de la Dirección de Aeronáutica, Directivas de Aeronavegabilidad, Circulares de Servicio y toda otra información aprobada aplicable a la aeronave.

4.4 Si el programa de Inspección Progresiva se descontinúa, el propietario u operador deberá notificarlo de inmediato, por escrito, al Departamento de Aeronavegabilidad de la Dirección de Seguridad Aérea.

4.4.1 Después de la suspensión, la primera inspección anual, según lo dispuesto en el numeral 3.1.2 de esta Resolución, deberá ser realizada dentro de los 12 meses calendario posteriores a la última inspección completa de la aeronave bajo la inspección Progresiva.

4.4.2 La inspección de 100 horas, considerada en el numeral 3.1.1. de esta Resolución, deberá ser realizada dentro de las 100 horas siguientes a la última inspección completa bajo el programa de Inspección Progresiva.

4.4.3. La inspección completa, exigida para determinar la fecha de iniciación de los períodos anual y de 100 horas, requiere una inspección detallada de la aeronave y sus componentes de acuerdo al programa de Inspección Progresiva. Una inspección de rutina de la aeronave o una inspección detallada de los componentes no se considerará una inspección completa y no satisfará la exigencia anterior.

4.5 Para los efectos del número anterior se entenderá por:

4.5.1 Inspección de rutina la que consiste en un examen visual de la aeronave, los equipos, sus componentes y sistemas, hasta donde sea posible sin desarmarlos.

4.5.2 Inspección de detalle la que consiste en un examen completo de la aeronave, los equipos, sus componentes y sistemas, con tanto desarme como sea necesario.

El "overhaul" se considera como una "Inspección detallada".

Art. 50. INSPECCIONES ESPECIALES

5.1 Altimetro y sistema estático.
5.1.1 Para operar una aeronave en situación IMC dentro de espacio aéreo controlado es requisito ineludible que, dentro de los 24 meses calendario precedentes, cada sistema estático y cada altímetro de la aeronave haya sido inspeccionado, probado conforme lo dispuesto en el numeral 5.3.1 de esta Resolución y encontrado que cumple con los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes.

5.1.2 Las pruebas del sistema estático y del instrumento pueden ser realizadas por:

5.1.2.1 El fabricante de la aeronave en la cual debe realizarse la inspección y prueba.

5.1.2.2 El fabricante del altímetro.

5.1.2.3 Un taller aeronáutico certificado y apropiadamente equipado para cumplir esta función, que posea una de las siguientes habilitaciones:

01.- Una autorización de Categoría XIV "Instrumentos Mecánicos".

02.- Una autorización limitada para la marca y modelo que se probará.

03.- Una autorización limitada a la prueba que se realizará.

04.- Una autorización de categoría apropiada a la aeronave en que se realizará la prueba.

5.1.3 No se deberá volar la aeronave en espacio aéreo controlado y situación IMC a una altitud mayor que la máxima a que fue probado el altímetro.

5.2 ATC Transponder.
5.2.1 En las aeronaves equipadas con ATC transponder no se deberá usar este equipo si, dentro de los 24 meses calendario precedentes, no ha sido inspeccionado de acuerdo a lo dispuesto en 5.3.2 de esta Resolución y encontrado que cumple con los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes.

5.2.2 La Inspección y prueba puede ser realizada por:

5.2.2.1 El fabricante de la aeronave en que se realizará la prueba.

5.2.2.2 El fabricante del equipo ATC Transponder.

5.2.2.3 Un taller aeronáutico certificado y apropiadamente equipado para

cumplir esta función que posea una de las siguientes habilitaciones:

01.- Una autorización de Categoría XX Equipo de Radar.

02.- Una autorización limitada para la marca y tipo de ATC Transponder que se probará.

03.- Una autorización limitada apropiada a la prueba que se realizará.

5.2.2.4 Un mecánico poseedor de licencia tipo I con las atribuciones que indica el literal b) del numeral 4.2.2.1 del Decreto Ejecutivo No. 78 de 18 de junio de 1981.

5.2.3 No se deberá operar una aeronave en situación IMC dentro de espacio aéreo controlado, si el ATC Transponder no está en óptimas condiciones de aeronavegabilidad.

5.3 INSPECCIONES Y PRUEBAS

5.3.1 Del altímetro y sistema estático.

5.3.1.1. Quien realice la inspección y prueba de altímetro exigida por el numeral 5.1 de esta Resolución deberá cumplir lo siguiente:

01.- Sistema de presión estática.
a) Asegurar que está libre de humedad retenida y de restricciones de cualquier naturaleza.

b) Determinar que si existen filtraciones, éstas no excedan los límites de tolerancia establecidos.

c) Determinar que el calefactor, si está instalado, esté en condición operativa.

d) Asegurar que no hay alteraciones o deformaciones estructurales que puedan afectar la relación entre presión del aire en el sistema de presión estática y la presión estática real ambiente, en cualquier condición de vuelo.

02.- Altímetro.

Debe ser probado de acuerdo a las condiciones que se indica, por un Taller Aeronáutico debidamente equipado.

a) Si no se establece lo contrario, cada prueba de rendimiento debe efectuarse con el instrumento sometido a vibración.

b) Cuando las pruebas se realicen a temperaturas sustancialmente diferentes del ambiente, de aproximadamente 25o. C., deben tomarse medidas para compensar las variaciones de las condiciones especificadas.

c) Prueba de la Escala.
Con la presión barométrica ajustada a 29.92 pulg. de mercurio, el altímetro debe someterse sucesivamente a las presiones correspondientes a las altitudes indicadas en la tabla I, hasta la máxima altitud de operación normal que se espera alcance la aeronave en que se montará el instrumento.

La reducción de presión debe ser hecha a razón de 20,000 pies por minuto hasta aproximadamente 2,000 pies del punto de prueba. El punto de prueba se debe alcanzar a una razón compatible con el equipo de prueba. El Altímetro debe mantenerse a la presión correspondiente a cada punto de prueba por lo menos durante 1 minuto, pero no más de 10 antes de tomar la lectura. El error en cada punto de prueba no debe exceder las tolerancias indicadas en la Tabla I.

d) Prueba de Histéresis:

Esta prueba debe empezar no menos de 15 minutos después de la exposición inicial a la presión correspondiente al límite superior de la tabla I, y mientras el altímetro está a esa presión debe empezar la prueba de histéresis. La presión debe aumentarse a una razón de 5,000 a 20,000 pies por minuto hasta los 3,000 pies del primer punto de prueba (50% de la altura máxima). El punto de prueba debe aproximarse a una razón de 3,000 p.p.m. El altímetro debe mantenerse a esta presión por no menos de 5 minutos pero no más de 15 antes de tomar la lectura.

Hecha la lectura, la presión debe aumentarse, igual que en caso anterior, hasta alcanzar la presión del 2o. punto (40% de la altura máxima). El altímetro debe mantenerse a esta presión por no menos de 1 ni más 10 minutos antes de tomar la lectura. Después la presión debe aumentarse, igual que antes, hasta alcanzar la presión atmosférica normal.

Las lecturas del instrumento, en cualquiera de los dos puntos de prueba no debe diferir de la lectura realizada en la primera prueba en más que la tolerancia de tabla II.

e) Efecto posterior. No más de 5 minutos después de completar la prueba de Histéresis, la lectura del altímetro, corregida para cualquier cambio de la presión barométrica, no debe diferir de la lectura a la presión barométrica original en más de lo que indica la tabla II.

f) Fricción (Roce). El instrumento debe ser sometido a una reducción gradual estable de 750 p.p.m. A cada alti-

tud indicada en tabla III el cambio de la lectura de los punteros, bajo vibración, no debe exceder de las tolerancias allí indicadas.

g) Pérdida en la caja.

Las filtraciones de la caja de un altímetro, cuando la presión interna correspondiente a una altitud de 18,000 pies no debe cambiar la lectura del altímetro en más que la tolerancia que se muestra en la tabla II, durante un intervalo de 1 minuto.

h) Error escala barométrica. A una presión atmosférica constante, la escala de presión barométrica debe ser ajustada a cada una de las presiones (que caen dentro de la escala de ajuste) que se indican en tabla IV, debiendo la aguja indicar la diferencia de altura equivalente mostrada en tabla IV con una tolerancia de 25 pies.

Los altímetros que sean del tipo de computador, con sistema de computación asociado, deben ser probados por partes, por componentes principales, de acuerdo a las especificaciones desarrolladas por el fabricante y aprobadas por la DAC.

5.3.1.2 Registros.

Quien realice el mantenimiento y las pruebas debe registrar en el instrumento la fecha y la altitud máxima de prueba del altímetro y la persona que autorice el retorno a servicio de la aeronave debe ingresar esta información en la documentación de la aeronave u otro registro permanente.

5.3.1.3 Tablas.

Altitud (pies)	Presión (pulg.)	Tolerancia (pies)
1000	31.018	20
0	29.921	20
500	29.885	20
1000	29.856	20
1500	29.835	25
2000	27.821	30
3000	28.817	30
4000	25.842	35
6000	23.978	40
8000	22.225	60
10000	20.577	80
12000	19.029	90
14000	17.577	100
16000	16.216	110
18000	14.942	120
20000	13.750	130
22000	12.636	140
25000	11.104	155
30000	8.885	180
35000	7.041	205
40000	5.538	230
45000	4.355	255
50000	3.425	280

TABLA II
Tolerancia de Prueba.

Prueba	Tolerancias (pies)
Filtración de la Caja	± 100
Histéresis	
1er. Punto (50% Alt. máx.)	75
2o. Punto (40% Alt. máx.)	75
Efecto posterior	30

TABLA III

Altitud (pies)	Fricción	Tolerancia (pies)
1000		± 70
2000		70
3000		70
5000		70
10000		80
15000		90
20000		100
25000		120
30000		140
35000		160
40000		180
50000		250

TABLA IV
Diferencia Presión - Altitud

Presión (Pulg)	Dif. Altitud (pies)
28.10	- 1727
28.50	- 1340
29.00	- 863
29.50	- 332
29.92	0
30.50	+ 531
30.90	+ 893
30.99	+ 974

5.3.2 Del ATC Transponder.

5.3.2.1 Quien realice la prueba del ATC transponder deberá cumplir lo siguiente:

01.- Respuesta de Radio frecuencia. Interrogar al transponder y verificar que la frecuencia de respuesta es 1090 - 3 MHZ.

02.- Supresión.

a) Verificar que la respuesta del transponder en modo 3/A no excede de 3 réplicas por segundo cuando la amplitud del pulso P2 es igual a la del pulso P1 y el transponder es interrogado a una razón de pulso repetido de 235 por segundo.

b) Verificar que la respuesta del transponder a la interrogación en modo 3/A es a lo menos de 211 réplicas por segundo cuando la amplitud del pulso P2 es 9 db menor que el pulso P1 y el transponder es interrogado a una razón de pulso repetido de 235 por segundo.

03.- Sensibilidad del receptor.

a) Verificar que la sensibilidad de recepción del sistema es --73 - 4 dbm, usando equipo de prueba:

(1) Conectado al final de la antena de la línea de transmisión.

(2) Conectado al terminal de antena del transporte con una corrección por pérdida de Línea de transmisión: 0

(3) Usando una señal radiada.

b) Verificar que la diferencia, en modo 3/A y modo C, de la sensibilidad del receptor no excede de 1 db.

NOTA: Si se emplea un equipo portátil con un acoplamiento apropiado a la antena de la aeronave, debe ser operado a una razón nominal de 235 interrogaciones por segundo para evitar posible interferencia ATCRBS. Se aceptará una diferencia adicional de 3db para compensar cualquier error del acoplamiento de antena, durante la medición de la sensibilidad de recepción de acuerdo al literal a) de 03, cuando se use equipo portátil de prueba.

5.3.3.2 Debe darse debido cumplimiento a las disposiciones vigentes relacionadas con registro de las acciones de mantenimiento en la documentación correspondiente.

Título 2. AERONAVES COMERCIA-

turborreactor o de ala rotatoria dedicada a transporte aéreo deberá seleccionar y utilizar en sus inspecciones alguno de los programas citados en Título 3 de esta Resolución.

7.2 No se deberá operar alguna de las aeronaves mencionadas en 7.1 a menos que:

7.2.1 Se haya dado debido cumplimiento al plazo de tiempo de reemplazo de las partes con vida útil limitada, especificadas en cualesquiera de los documentos citados en la sección 15.2.1 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

7.2.2 La Aeronave, incluidas la célula, motores, hélices, componentes y accesorios y componentes de los equipos de emergencia y supervivencia, se haya inspeccionado de acuerdo a un programa que cumpla las exigencias del Título 3 de esta Resolución.

Art. 8o. DISPOSICIONES COMUNES

8.1 El propietario u operador que desee establecer un programa de Mantenimiento para su (s) aeronave (s) deberá solicitar su aprobación, mediante memorial acompañado del programa, a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad.

8.2 Una vez aprobado el programa por la Dirección de Seguridad Aérea, el propietario u operador deberá incluirlo en el Manual de Mantenimiento que establece el Art. 9 de esta Resolución.

8.3 Cada vez que la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad estime necesaria la revisión y actualización de un programa lo notificará al operador, quien tendrá un plazo de 30 días para presentar las modificaciones para su aprobación.

8.4 Toda aeronave que esté sometida a un programa de Mantenimiento debe ser inspeccionada de acuerdo a lo que este establezca.

8.5 Las aeronaves, incluidas la célula, motor, hélice, componentes y accesorio, equipos de emergencia y supervivencia y sus partes componentes conservarán su aeronavegabilidad mientras sean inspeccionadas de acuerdo a lo dispuesto en el Programa de Inspección aprobado por la Dirección de Seguridad Aérea.

Art. 9o MANUAL DE MANTENIMIENTO.

9.1 Cada propietario u operador de aeronaves comerciales, excepto que se trate de solo una aeronave y el operador sea al mismo tiempo el único piloto, debe preparar y mantener al día un Manual que establezca los procedimientos y políticas que regulan sus actividades. Este Manual debe ser aprobado por la Dirección de Seguridad Aérea y debe estar a disposición y ser usado por el personal de vuelo, tierra y mantenimiento en la conducción de las operaciones.

La Dirección de Seguridad Aérea se autoriza desviaciones de lo dispuesto en este artículo si considera que, por lo limitado de las operaciones, alguna parte del Manual no es necesaria para la guía del personal de vuelo, tierra o mantenimiento.

9.2 Cada propietario u operador debe

LES.

Art. 6o. EMPRESAS DE TAXI AEREO Y TRABAJO AEREO.

6.1 Cuando la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad considere que las inspecciones Anual y de 100 horas establecidas en el Art. 4o. de esta Resolución no satisfacen las necesidades de mantenimiento de la aeronave, o exista una petición expresa del propietario u operador, se podrá establecer un Programa de Mantenimiento de acuerdo a lo que se dispone en el Título 3 de esta Resolución.

6.2 El operador que reciba la notificación del Departamento de Aeronavegabilidad tendrá un plazo de 30 días para presentar el programa de Mantenimiento para su aprobación; pasado este plazo las aeronaves afectadas por el programa perderán su aeronavegabilidad.

Art. 7o. EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO.

7.1 El propietario u operador de una aeronave multimotor, turbohélice o

mantener, a lo menos, un ejemplar del Manual en su base principal de operaciones y en cada estación que opere.

9.3 El Manual no debe contravenir disposiciones de la Dirección de Aeronáutica Civil, de la legislación en actual vigencia ni disposiciones extranjeras aplicables a operaciones internacionales o a las operaciones certificadas para la (s) aeronave (s).

9.4 Un ejemplar del Manual, o la parte apropiada de éste, con todas sus actualizaciones, debe ser entregado a cada miembro del personal de operaciones terrestres y de mantenimiento y el propietario u operador debe proporcionar una copia a:

9.4.1 Las tripulaciones de vuelo.

9.4.2 La Dirección de Seguridad Aérea.

9.5 Cada empleado del propietario u operador a quien se le entregue un Manual o la parte apropiada, bajo lo establecido un 9.4 anterior, deberá mantenerlo actualizado, efectuando las correcciones y adiciones que se le proporcionen.

9.6 Excepto lo dispuesto en 9.7, siguiente, cada propietario u operador debe mantener, en cada aeronave que esté fuera de la base principal de operaciones, la parte apropiada del Manual, la cual debe estar disponible para ser usada por personal de vuelo o de tierra. Si se lleva, a bordo el total o cualquier parte del Manual en microfilm, también debe llevar un equipo de lectura que entregue una imagen legible de la información e instrucciones de mantenimiento.

9.7 Si el propietario u operador realiza mantenimiento de la (s) aeronave (s) en estaciones especificadas donde posea un ejemplar del Manual y del Programa de inspección aprobado, no será necesario que transporte éste en el avión.

Art. 10o CONTENIDO DEL MANUAL
Cada ejemplar del Manual debe contener:

10.1 La fecha de la última revisión y el número de cada página revisada.

10.2 El nombre de cada ejecutivo autorizado para actuar en nombre del tenedor, asignándole áreas de responsabilidad, obligaciones, funciones, responsabilidad y autoridad.

10.3 Procedimientos que permitan asegurar que toda inspección necesaria se ha realizado.

10.4 Instrucciones y procedimientos para prevenir que la decisión de un inspector relacionada con inspecciones necesarias sea contravenida por alguien que no sea el supervisor personal de la inspección o una persona a un nivel de control administrativo que tenga la responsabilidad global de la conducción del mantenimiento.

10.5 Procedimientos para asegurar que el piloto al mando se entere que las inspecciones de aeronavegabilidad se han realizado y que la aeronave ha sido devuelta a servicio de acuerdo a las exigencias aplicables de mantenimiento.

10.6 Procedimientos para informar y registrar irregularidades mecánicas que se presenten al piloto al mando, an-

tes, durante y después del vuelo.

10.7 Procedimientos que debe seguir el piloto al mando para determinar si los defectos o fallas mecánicas informados en vuelos anteriores se han corregido o si su corrección han sido diferida.

10.8 Procedimiento para que el piloto al mando obtenga mantenimiento y servicio para la aeronave en un lugar donde no se ha hecho acuerdo previo para ello, cuando el piloto al mando está autorizado para hacerlo por el propietario u operador.

10.9 Procedimiento para suspender o continuar el vuelo cuando cualquier ítem de equipo requerido por el tipo de operación queda inoperativo o inservible en ruta.

10.10 Procedimiento para reabastecer de combustible el avión, eliminar contaminación del combustible, proporcionar protección contra incendio (incluso electricidad estática) y supervisión y protección de los pasajeros durante el abastecimiento.

10.11 El (los) programa (s) de Mantenimiento aprobado (s) por la Dirección de Seguridad Aérea que debe (n) ser seguido (s) en la ejecución de las inspecciones, incluyendo:

01. Los métodos para realizar las inspecciones de rutina y especiales (otras que las inspecciones requeridas).

02. La designación de los ítems que deben ser inspeccionados (inspecciones requeridas), incluyendo aquellos para los cuales el incumplimiento o el uso de partes inapropiadas puede resultar en falla, mal funcionamiento o defectos que pongan en peligro la seguridad del vuelo de la aeronave.

03. El método para realizar las inspecciones requeridas.

04. Procedimientos para la inspección de los trabajos realizados en inspecciones previas (procedimientos de seguimiento).

05. Procedimientos, estándares y límites necesarios para las inspecciones requeridas y aceptación o rechazo de los ítems que requieren inspección.

06. Procedimientos para la inspección periódica y calibración de herramientas de precisión, instrumentos de medición y equipo de prueba.

07. Procedimiento para evitar que la persona que ha realizado cualquier ítem de una inspección sea la misma que aprueba la inspección final de tal trabajo, Sección 17,7.3 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

08. Procedimiento para asegurar que la interrupción de un trabajo no afecte adversamente las exigencias de la inspección y que esta sea correctamente completada antes que la aeronave sea retornada a servicio.

10.12 La identidad de cada persona autorizada para administrar las pruebas establecidas en el (los) programa (s), incluso la descripción de las pruebas autorizadas.

10.13 Una descripción de la organización de Mantenimiento, cuando el propietario u operador la posea o, en su defecto, una lista de las personas

naturales o jurídicas con las cuales ha contratado la ejecución de las revisiones necesarias. La lista debe incluir los nombres y direcciones de las personas y una descripción general del trabajo.

10.14 Un sistema conveniente, que puede incluir un código, para la conservación de los siguientes registros:

10.14.1 Una descripción (o referencia de información) aceptada por la Dirección de Seguridad Aérea del trabajo realizado.

10.14.2 El nombre de la persona que realizó el trabajo y el tipo y número de su licencia.

10.14.3 El nombre de la persona que aprobó el trabajo y el tipo y número de su licencia.

Art. 11o ORGANIZACION DE MANTENIMIENTO

11.1 Todo propietario u operador que realice cualquier tipo de mantenimiento por programa a sus aeronaves o cada persona, natural o jurídica, con la que acuerde el cumplimiento de los programas debe poseer una organización adecuada para la realización de los trabajos.

11.2 Todo propietario u operador que realice alguna de las inspecciones exigidas por las disposiciones en vigencia o la persona a quien contrate para ello, deberá tener una organización adecuada para realizar el trabajo.

11.3 Cada propietario u operador que realice alteraciones, modificaciones o inspecciones adicionales a las establecidas para conservación de la aeronavegabilidad, deberá organizar la ejecución de estas tareas como función independiente de sus programas la separación puede ser a o bajo el nivel de control administrativo en el cual se ejerce la responsabilidad global de inspección del mantenimiento.

Art. 12o PERSONAL INSPECTIVO.

12.1 Ningún propietario u operador podrá emplear en labores de conservación de la aeronavegabilidad a personal que no esté debidamente preparado y en posesión de una licencia extendida por la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá.

12.2 Ningún propietario u operador podrá emplear en tareas de inspección de las labores de conservación de la aeronavegabilidad a personas que no cumplan las exigencias de la sección 17,7.3 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

12.3 Ningún propietario u operador podrá autorizar a una persona para realizar la inspección necesaria a menos que, en tal momento, la persona esté bajo la supervisión y control de un inspector.

12.4 Excepto que se trate de actividades realizadas por un taller Aeronáutico certificado de acuerdo a la Resolución No.118, cada persona que está directamente a cargo de la conservación de la aeronavegabilidad de una aeronave y cada otra que realice las inspecciones necesarias para aprobación deberá poseer una licencia extendida por la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá.

12.5 Para efecto del numeral anterior, se entenderá por "persona directamente a cargo" a la persona designada en una posición en la cual es responsable por el trabajo de un taller o individuo que realiza mantenimiento preventivo, alteraciones u otras actividades que afecten la aeronavegabilidad de las aeronaves.

La persona "directamente a cargo" no necesita observar física y continuamente la realización de cada trabajo, pero debe estar disponible para consulta y decisión en materias que necesitan una autoridad superior a la de quien ejecuta el trabajo.

12.6 Cada propietario u operador debe mantener, o asegurar que cada persona con la que contrate las revisiones exigidas mantenga una lista al día de las personas que están entrenadas, calificadas y autorizadas para conducir las inspecciones requeridas. Esta debe contener el nombre, cargo y las inspecciones que está autorizado para realizar. El propietario, operador o contratista debe entregar información escrita a cada individuo autorizado describiendo la extensión de su responsabilidad, autoridad y limitaciones de inspección. Tanto la lista como las instrucciones citadas deben estar a disposición de los Inspectores de Aeronavegabilidad.

Art. 130. PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO

Cada propietario u operador, o entidad que realice actividades de mantenimiento y/o mantenimiento preventivo para éste, debe tener un programa de instrucción y entrenamiento que garantice que toda persona (incluso los inspectores) que establezca la corrección de un trabajo realizado esté totalmente informado sobre procedimientos, técnicas y sobre nuevos equipos en uso y sea competente para cumplir sus obligaciones.

Art. 140. AUTORIDAD PARA REALIZAR Y APROBAR FUNCIONES DE CONSERVACION DE LA AERONAVEGABILIDAD.

14.1 El propietario u operador que posea una organización de Mantenimiento Certificada puede realizar todas las funciones necesarias para conservar la aeronavegabilidad de sus aeronaves, como está previsto en sus programas y manuales de mantenimiento. Además puede realizar estas funciones para otro propietario u operador ajustándose a los programas y manuales de la parte contratante.

14.2 El propietario u operador que esté en condiciones de dar cumplimiento al párrafo 14.1 podrá aprobar el retorno a servicio de cualquier aeronave, célula, motor, accesorio, equipo o sistema sometido a alguna acción para la conservación de la aeronavegabilidad, sin embargo, en caso de reparación o alteración mayor (Cap. 16 del R.A.N.) el trabajo debe haber sido realizado de acuerdo con instrucciones técnicas aprobadas por la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad.

14.3 El fabricante de una aeronave, célula, motor, hélice, accesorio, equi-

po o sistema puede reconstruir, alterar, realizar revisión de 100 horas anual o progresiva a un producto de su propia fabricación.

Art. 150. RESTRICCIÓN POSTERIOR A UNA REPARACION O ALTERACION.

15.1 Después de una reparación o alteración que haya producido un cambio apreciable en las características de vuelo o afectado la operación de una aeronave, no se deberá transportar personas ajenas a la tripulación operacional de mantenimiento hasta tanto la aeronave tenga aprobado su retorno a servicio en la forma prescrita en el Reglamento de Aeronavegabilidad y siempre que un piloto, con las habilitaciones correspondientes, haya volado la aeronave, realizado las pruebas operacionales necesarias de la parte reparada o alterada de la aeronave, y dejado constancia del vuelo y sus resultados en la bitácora de la aeronave.

15.2 No será necesaria la prueba en vuelo si la inspección, la prueba en tierra o ambas muestran, sin lugar a duda, que la reparación o alteración no ha cambiado apreciablemente las características de vuelo o afectado la operación en vuelo de la aeronave.

Título 3 PROGRAMAS PARA LA CONSERVACION DE LA AERONAVEGABILIDAD.

Art. 160. TIPO DE PROGRAMAS.

16.1 El propietario u operador sometido a lo dispuesto en el Art. 60, o numeral 7.1 del Art. 70, de esta Resolución, deberá seleccionar y emplear en su organización alguno de los siguientes programas para la revisión de sus aeronaves.

16.1.1 Un programa de inspección continua de aeronavegabilidad para ser usado por una persona, natural o jurídica, que posea un certificado de explotación amparado por el Art. 89 del Decreto Ley 19 de 8 de agosto de 1963.

16.1.2 Un programa de inspección aprobado para ser usado por una persona natural o jurídica, que posea un certificado de explotación amparado por el Art. 90 del Decreto Ley 19 de 8 de agosto de 1963.

16.1.3 Un programa de inspección recomendado por el fabricante de la aeronave.

16.1.4 Un programa de inspección especial establecido por el propietario u operador de la aeronave y aprobado por la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad, que incluya lo establecido en el Art. 170, de esta Resolución.

16.2 El propietario u operador debe enviar a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad, mediante memorial, la siguiente información relacionada con el programa.

01.- Marca, modelo y número de serie de la aeronave.

02.- Identificación de matrícula de la aeronave.

03.- Programa seleccionado.

04.- Nombre y dirección completa de la persona responsable de programar las revisiones requeridas bajo el programa seleccionado.

16.3 Cuando sea necesario o se de-

see modificar y/o actualizar un programa aprobado se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en 16.2 anterior y someter el nuevo programa o su modificación a la aprobación de la Dirección de Seguridad Aérea.

Art. 170. OBJETO Y CONTENIDO DE LOS PROGRAMAS.

17.1 El programa de mantenimiento seleccionado por el propietario u operador debe asegurar que:

17.1.1 El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones que realice, por sí mismo o mediante terceros; lo sea dando pleno cumplimiento a su Manual.

17.1.2 Se cuenta con personal e instalaciones adecuadas para realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

17.1.3 Cada aeronave en servicio está aeronavegable y ha sido mantenida en forma apropiada para su empleo en transporte o trabajo aéreo.

17.2 El programa debe contener pero no está limitado a:

17.2.1 Tipo, marca y modelo de la aeronave a la que se aplica el programa.

17.2.2 Listado de los números de matrícula de las aeronaves sometidas al programa.

17.2.3 Instrucciones, procedimientos y estándares para realizar las revisiones para el tipo particular de marca y modelo de la aeronave, incluso las pruebas y comprobaciones necesarias. Las instrucciones y procedimientos deben establecer en detalle las partes y áreas de la célula, motor, rotor, hélice, accesorios y equipo de emergencia y supervivencia que se requiera revisar.

17.2.4 Un plan para la ejecución de las actividades establecidas en el programa, expresado en términos de tiempo de servicio, tiempo calendario, número de procesos de trabajo o cualquier combinación de estos.

17.2.5 Instrucciones y procedimientos para la información, registro y corrección de los defectos encontrados, ya sea durante las operaciones, entre inspecciones o en cada revisión, incluyendo los formularios necesarios e instrucciones para la disposición de los registros.

17.3 Los programas de mantenimiento preparados por el propietario u operador deben dar pleno cumplimiento a las reglas y reglas adicionales de ejecución establecidas en 15.9 y 15.10 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

Art. 180. VIGILANCIA Y ANALISIS CONTINUO

18.1 Cada propietario u operador debe establecer y mantener activo un sistema para la vigilancia y análisis constante del rendimiento y efectividad de sus programas de mantenimiento y para la corrección de cualquier deficiencia que se presente en ellos, tanto si los realiza en su propia instalación o por medio de terceros.

18.2 Cuando el Departamento de Aeronavegabilidad encuentre que los procedimientos de un programa sean inadecuados o sus estándares no cubran las exigencias óptimas de aeronavega-

bilidad procederá como se indica en el numeral 8.3 del Art. 8 de esta Resolución.

18.3 El propietario u operador afectado por la disposición anterior podrá solicitar reconsideración al cambio de su (s) programa (s) mediante memorial que debe ser presentado en la Dirección de Seguridad Aérea dentro de los 30 días calendario siguientes a la notificación, excepto en el caso que se requiera acción inmediata por razones de seguridad.

Art. 19. DISPONIBILIDAD DE LOS PROGRAMAS

El propietario u operador de una aeronave sometida a Programa de Mantenimiento de acuerdo con este título 3 deberá entregar copia del respectivo programa a:

01.- La persona responsable de la planificación de las revisiones programadas o del cumplimiento del programa.

02.- A toda persona que deba realizar o realice una revisión en la aeronave.

03.- Al Departamento de Aeronavegabilidad, Dirección de Seguridad Aérea, cuando lo solicite.

Art. 20. LIMITACIONES EN CUANTO A PROGRAMAS

No se deberá operar una aeronave sujeta a programa de mantenimiento a menos que:

20.1 Se haya dado cumplimiento a los tiempos de reemplazo para las partes de vida limitada especificadas en el certificado de tipo (data sheets) y otros documentos aprobados por la Dirección de Aeronáutica Civil.

20.2 Los defectos producidos entre revisiones o encontrados en éstas se hayan corregido dando cumplimiento a las disposiciones del Reglamento de Aeronavegabilidad.

20.3 La aeronave, incluidas la célula, hélice, rotor, sistemas, accesorios y equipos de emergencia y supervivencia y sus partes componentes se hayan revisado de acuerdo al programa aprobado por la Dirección de Seguridad Aérea.

20.4 Los motores instalados se hayan mantenido dando cumplimiento a los T.B.O. (Reparación Mayor por Tiempo), recomendados por el fabricante o a un programa aprobado por la Dirección de Seguridad Aérea.

Título 4. INFORMES

Art. 21o. INFORMES PARA Y DE MANTENIMIENTO

21.1 Todo propietario u operador debe tener un procedimiento en sus manuales que asegure que el piloto al mando, en cada aterrizaje, deje constancia en la bitácora de vuelo de toda irregularidad de funcionamiento presentada durante el vuelo y que permita al piloto al mando enterarse de las consiguientes acciones de mantenimiento.

21.2 Cada persona que tome acción en el caso de un informe de una estructura (célula) motor, hélice, rotor, accesorio, equipo o sistema, que sea crítico para la seguridad del vuelo deberá hacer, o disponer que se haga, una anotación de la acción en los regis-

tros de mantenimiento de la aeronave.

21.3 Cada propietario u operador debe tener un procedimiento aprobado para mantener en la aeronave, en un lugar accesible a los tripulantes, copia de los registros indicados en el numeral anterior.

El procedimiento debe figurar en el Manual de Mantenimiento.

Art. 22. INFORME DE FALLA, MAL FUNCIONAMIENTO O DEFECTO

22.1 Cada propietario u operador debe enviar, a la Dirección de Seguridad Aérea, un informe escrito de la presencia o detección de cada falla, mal funcionamiento o defecto relacionado con:

22.1.1 Todas las situaciones citadas en la sección 1.6.4 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

22.1.2 Incendios producidos en vuelo en áreas o sistemas no protegidos por el sistema de alarma y protección contra incendio.

22.1.3 Falsa alarma de incendio, producida en vuelo.

22.1.4 Posición bandera de hélice en vuelo, con daño exterior en la estructura.

22.1.5 Posición bandera de hélice en vuelo, debida a ingestión de objeto extraño.

22.1.6 Posición bandera de más de una hélice en vuelo.

22.1.7 Anormalidad en el sistema de combustible o de vaciado rápido, que afecte el flujo de combustible o sea causa de una filtración peligrosa durante el vuelo.

22.1.8 Extensión del tren de aterrizaje o apertura de los portales del tren, en vuelo.

22.1.9 Estructuras (células) de aeronaves que requieran reparación mayor.

22.1.10 Componentes o sistemas de la aeronave que hayan obligado a tomar acción de emergencia, excepto el caso de posición bandera de hélices.

22.1.11 Los sistemas de los rotores principales y auxiliares de los helicópteros.

22.2 Para el propósito de este artículo, la expresión "en vuelo" significa el período desde que la aeronave abandona la superficie en el despegue hasta que toma contacto en el aterrizaje.

22.3 Además del informe exigido por el numeral 22.1 anterior, el propietario u operador deberá reportar cualquier falla, mal funcionamiento o defecto de una aeronave que ocurra o sea detectado en cualquier momento si, en su opinión, esta amenaza o puede amenazar la operación segura de las aeronaves que utiliza.

22.4 El informe aquí establecido deberá enviarse por escrito a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad, dentro de las 24 horas hábiles siguientes al hecho, incluyendo:

01.- Tipo y número de matrícula de la aeronave

02.- Nombre del propietario u operador.

03.- Fecha, número del vuelo y estado de la aeronave en el momento del incidente (Vg: pre-vuelo, despegue, ascenso, crucero, descenso, aterrizaje o inspección).

04.- Procedimiento de emergencia realizado (Vg: aterrizaje no programado y/o descenso de emergencia).

05.- Naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto.

06.- Identificación de la parte, sistema, accesorio o equipo envuelto en el incidente, incluso información disponible relativa al tipo y designación del componente mayor y tiempo desde overhaul.

07.- Causa aparente de la falla, mal funcionamiento o defecto (Vg: desgaste, fractura, falla de diseño o error personal).

08.- Si la pieza fue reparada, reemplazada, enviada al fabricante o cualquier otra acción tomada.

09.- Si la aeronave fue dejada fuera de vuelo.

10.- Cualquier otra información pertinente necesaria para una completa identificación, determinación de seriedad del hecho o acción correctiva realizada.

22.5 No será necesario el envío del informe aquí indicado cuando la falla, mal funcionamiento o defecto ha sido informado dando cumplimiento a lo dispuesto en el apartado 1.6 del Reglamento de Aeronavegabilidad o como parte de un informe de accidente.

22.6 El informe deberá enviarse aún cuando no esté disponible toda la información pertinente.

22.7 Cuando el propietario u operador obtenga información adicional, del fabricante u otra agencia relacionada con el informe aquí exigido, la información se deberá entregar como suplemento al primer informe, refiriéndose a la identificación y fecha de este.

Art. 23o. INFORME DE INTERRUPCIONES POR MECANICA

Cada propietario u operador debe enviar, dentro de las 24 horas hábiles siguientes al hecho, un informe a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad, cada vez que ocurra lo siguiente:

01.- Cada interrupción de un vuelo, cambio no programado de aeronave en ruta, escala no programada o diversión de una aeronave causada por problemas mecánicos conocidos o sospechados o mal funcionamiento que no requiera ser informado de acuerdo al Art. 22 anterior.

02.- Que sea necesario el cambio prematuro de uno o más motores por mal funcionamiento, falla o defecto, listado por marca, modelo y tipo de aeronave en que están instalados.

03.- Cuando haya sido necesario colocar una o más hélices en posición bandera en vuelo, catalogadas por tipo de hélice, de motor de aeronave. Las realizadas como práctica, demostración o prueba no deben ser incluidas.

Art. 24. INFORME DE ALTERACION O REPARACION MAYOR

24.1 Cada propietario u operador debe, inmediatamente de terminada, remitir a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad, un informe de cada alteración o reparación mayor de la estructura, motor, hélice, rotor, accesorio, sistema o equipo de la aeronave que opera,

de acuerdo a lo que establece el apartado 16.4 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

24.2 El propietario u operador debe mantener una copia del informe citado en 24.1 en sus registros de mantenimiento.

Título 5 RECUPERACIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD.

ART. 25o. ANOTACIÓN DE LOS REGISTROS.

25.1 Además de lo establecido en 15.7.2 del Reglamento de Aeronavegabilidad, el registro de las acciones de mantenimiento deberá certificar que:

25.1.1 Todos los ítems que requieren inspección fueron inspeccionados por una persona autorizada, la que estableció que el trabajo fue completado satisfactoriamente.

25.1.2 En lo que se relaciona con el trabajo realizado la aeronave está en situación de operación segura y no existe condición que limite su aeronavegabilidad.

25.2 Las certificaciones establecidas en 25.1 anterior deberán ser firmadas por persona autorizada, de acuerdo a lo establecido en 15.6 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

25.3 No obstante lo dispuesto en 25.2 anterior, para los trabajos realizados en un Taller Aeronáutico autorizado, la recuperación de la aeronavegabilidad y la anotación en los registros puede ser firmada por una persona autorizada por el Taller para representarlo en esta acción.

25.4 El propietario u operador puede obviar las disposiciones anteriores si ha establecido, en su Manual de Procedimientos, que la firma del mecánico autorizado constituye tal certificación.

Art. 26o. OTROS REQUISITOS:

Después de una reparación o alteración mayor, cualquier aeronave puede volver a servicio si:

26.1 Los formularios de reparación o alteración proporcionados por la Dirección de Seguridad Aérea han sido llenados y tramitados en la forma prescrita (form. DAC-027).

26.2 Se ha registrado en el Manual de Vuelo de la aeronave cualquier cambio, en las limitaciones operacionales de la aeronave o en la información del Manual, resultante de la reparación o alteración realizada.

Art. 27o. AERONAVEGABILIDAD CON EQUIPO INOPERATIVO.

Quien certifique la aeronavegabilidad o el retorno a servicio de una aeronave con instrumentos, ítems o equipo inoperativo deberá:

27.1 Asegurarse que la operación con los instrumentos ítems o equipos inoperativos está autorizada en la Lista de Equipo Mínimo (MEL) de la aeronave.

27.2 Inspeccionar cada instrumento, ítem o equipo inoperativo para determinar si su condición afecta adversamente el normal funcionamiento de cualquier otro instrumento, ítem o equipo en operación.

27.3 Hacer las anotaciones correspondientes en los registros de mantenimiento de la aeronave, describiendo

la anomalía del instrumento, ítem o equipo inoperativo.

Art. 28o. LISTA DE EQUIPO MÍNIMO (MEL).

28.1 La autorización de operación con instrumentos u otros ítems inoperativos no debe incluir:

28.1.1 Instrumentos u otros ítems que estén especificados o en cualquier forma sean requisito indispensable para la aeronavegabilidad bajo la certificación de tipo de la aeronave y que son esenciales para la seguridad del vuelo, bajo cualquier condición operacional.

28.1.2 Instrumentos, accesorios, sistemas o equipos que deben estar en condiciones de operación normal de acuerdo a una Directiva de Aeronavegabilidad, a menos que la misma Directiva permita lo contrario.

28.1.3 Instrumentos, accesorios, sistemas o equipos necesarios para operaciones específicas, cuando la aeronave esté involucrada en tales operaciones.

28.2 La lista de Equipo Mínimo establecida para una determinada aeronave sólo debe ser usada, para tal aeronave, durante las operaciones que la Lista autoriza.

28.3 No obstante lo dispuesto en 27.1 anterior una aeronave, con instrumentos u otro ítem inoperativo no incluido en la Lista de Equipo Mínimo, puede recuperar su aeronavegabilidad mediante el Permiso Especial de Vuelo citado en el Apartado 9.6 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

Título 6o. REGISTROS DE MANTENIMIENTO.

Art. 29o. Todo propietario u operador de una aeronave deberá mantener los formularios necesarios y adecuados que permitan dar cumplimiento a lo dispuesto en los Apartados 15.7 y 16.4 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

29.1 Todo propietario u operador deberá mantener, usando los procedimientos establecidos en el Manual exigido en el Art. 9o., todos los registros necesarios para demostrar que se ha dado cumplimiento a todas las exigencias establecidas para certificar la recuperación de la aeronavegabilidad y el retorno a servicio de un ítem aeronáutico.

29.2 Los registros que se indican a continuación deben ser conservados en forma permanente y transferidos con el ítem en caso de venta o arrendamiento.

29.2.1 Los citados en la sección 15.7.5 y apartado 16.4 del Reglamento de Aeronavegabilidad.

29.2.2 El registro actualizado del tiempo de servicio acumulado de cada ítem que requiera este control.

29.2.3 La situación actualizada de cada ítem con tiempo de servicio limitado.

29.2.4 El registro de tiempo de servicio desde la última revisión general (overhaul) de todos los ítems instalados en la aeronave que requieran inspección en base a tiempo establecido.

29.2.5 La situación actualizada de cumplimiento de las inspecciones de la

EDITORIA RENOVACION, S. A

aeronave, incluyendo los tiempos desde la última revisión requerida por el programa bajo el cual se mantiene la aeronave y sus accesorios, equipos y sistemas.

29.2.6 La situación actual de cumplimiento de la Directiva de Aeronavegabilidad (AD) incluyendo, para cada una, los métodos de cumplimiento, número de la AD y fecha de revisión. Si la AD requiere acción progresiva, el tiempo o la fecha en que se debe cumplir cada acción.

29.3 La lista de defectos citada en los párrafos 15.7.2/b y 15.7.4/f del Reglamento de Aeronavegabilidad debe conservarse hasta que todos los defectos hayan sido subsanados y la aeronave aprobada para retorno a servicio.

29.4 El propietario u operador debe supervisar que los registros de mantenimiento se conserven actualizados y estén disponibles para inspección por cualquier inspector de la Dirección de Seguridad Aérea.

Art. 30o. DOCUMENTACIÓN PARA ÍTEM RECONSTRUIDOS.

30.1 El propietario u operador puede usar registros nuevos, sin historial operativo previo, para cualquier ítem aeronáutico reconstruido por el fabricante o por un Taller Aeronáutico certificado y aceptado por el fabricante.

30.2 Todo fabricante o taller certificado que garantice tiempo "cerro" para una parte o componente reconstruido por él debe anotar en el nuevo registro:

30.2.1 Una constancia, firmada por persona autorizada, de la fecha de reconstrucción de la parte o componente.

30.2.2 Cada cambio realizado que haya sido exigido por una Directiva de Aeronavegabilidad.

30.2.3 Cada cambio realizado en cumplimiento a boletines de servicio del fabricante, siempre que tal anotación esté específicamente establecida en el boletín.

30.3 Para el propósito de este artículo, un ítem reconstruido es un ya usado que ha sido completamente desarmado, revisado, separado como fue necesario, rearmado, probado, inspeccionado y aprobado en forma similar y con los mismos estándares, tolerancias y limitaciones de un ítem similar nuevo, usando repuestos que pueden ser nuevos o usados. Sin embargo, todos los repuestos usados en la reconstrucción deben estar ajustados a las tolerancias de diseño y límites de un nuevo y, en caso de existir sobre o baja dimensión, este valor debe estar aprobado.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE,

PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA

FUERZA AEREA PANAMEÑA

CONTROLORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

SECRETARIO AD-HOC DE LA JUNTA DIRECTIVA