

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD  
OPERACIONAL**

**CUARTA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD (RPEA/4)**

**TAREA RPEA-4/03 – Asunto 2: Propuesta de mejora LAR 145 Enmienda 2  
Definiciones.**

|  |
|--|
| <p style="text-align: center;"><b>Resumen</b></p> <p>Esta tarea proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo de las propuestas de mejora de las definiciones en el LAR 145 Enmienda 2. La propuesta presentada será evaluada por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad.</p>                    |
| <p style="text-align: center;"><b>Referencias</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Anexo 6</li><li>– Informe RPEE/1</li><li>– Informe RPEA/3</li><li>– Reglamento LAR 43</li><li>– Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP</li><li>– Manual para los redactores de las LARs</li></ul> |
| <p style="text-align: center;"><b>Conformación del grupo de tarea</b></p> <p>Relator: Z. Ferrez.<br/>Expertos: F. Bolton, W. Grover, y J. Fretes.</p>  |
| <p style="text-align: center;"><b>Fecha límite para entregar la tarea</b></p> <p>El responsable asignado a esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del <b>20 de marzo de 2008</b>.</p>   |

**1. Introducción**

1.1. Durante la Décimo Tercera Reunión de la Junta General, realizada en Caracas Venezuela el 7 de noviembre del 2005, en su conclusión JG13/03 convino en la aprobación del LAR 145 – Organizaciones de mantenimiento aprobadas versión 2; luego de que el mismo fuera completamente revisado en la Segunda reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad.

1.2. Durante la Tercera Reunión del panel de Expertos de Aeronavegabilidad se revisaron las diferentes definiciones utilizadas en los reglamentos sobre mantenimiento encontrándose oportunidades de mejora en las mismas.

1.3. Por otro lado, se ha recibido el comentario de un Estado, indicando que se requería revisar las definiciones de Mantenimiento de Línea y Reparación, establecidos en el reglamento LAR 43.

## 2. Definición del problema

2.1. Durante la RPEA/3, la reunión convino en la mejora de la redacción de las siguientes definiciones:

- **Competencia.-** habilidad demostrada para aplicar conocimientos y aptitudes, en base a la educación, formación, pericia y experiencia apropiada.
  - **Componente de aeronave.-** todo equipo, instrumento, sistema o parte, incluyendo motor y hélice o parte de una de aeronave que, una vez instalado en ésta, sea esencial para su funcionamiento.
  - **Mantenimiento de Línea.-** ~~Debe ser entendido como cualquier mantenimiento que se lleve a cabo (realice) antes del vuelo para asegurarse que el avión se encuentra en condición aeronavegable para el vuelo previsto.~~ Operaciones de mantenimiento sencillas realizadas antes del vuelo para asegurar la condición de aeronavegabilidad de la aeronave, y que incluyen la caza de fallas (troubleshooting), corrección de defectos sencillos, cambio de componentes reemplazables en línea (LRU), mantenimiento y/o chequeos programados que comprendan inspecciones visuales para detectar condiciones insatisfactorias obvias y que no requieran inspecciones detalladas extensas. Normalmente son inspecciones de pre-vuelo, diarias, semanales e inspecciones tradicionalmente conocidas como chequeo A (básico) para aeronaves mayores de 5.700 kg. de masa máximo de despegue. Las inspecciones de 100 horas o anuales para aeronaves pequeñas son consideradas inspecciones de línea.
  - **Modificación.** Una modificación a un producto aeronáutico de una aeronave o componente de aeronave significa un cambio en el diseño de tipo que no constituya una reparación.
    - (i) Mayor: Una modificación mayor significa un cambio de diseño de tipo que no esté indicado en las especificaciones de la aeronave, del motor de la aeronave o de la hélice que pueda influir notablemente en los límites de masa y centrado, resistencia estructural, performance, funcionamiento de los grupos motores, características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas.
    - (ii) Menor: Una modificación menor significa una modificación que no sea mayor.
- Nota:** En algunos Estados se utiliza el término "alteración" en lugar de "modificación". Para los efectos del LAR 43 los términos "alteración" y "modificación" se utilizan como sinónimos.
- **Reparación.-** Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad, según la definición de los requisitos de aeronavegabilidad apropiados. Una reparación de una aeronave o componente de aeronave significa un cambio en el diseño que tiene por objeto

*restaurarlo a un estado de aeronavegabilidad y asegurarse de que la aeronave siga respetando los aspectos de diseño de los requisitos de aeronavegabilidad utilizados para la emisión de un certificado de tipo para dicho tipo de aeronave o componente de aeronave después que se haya dañado o haya sufrido de desgaste*

*(i) Mayor: Toda reparación de una aeronave o componente de aeronave que pueda afectar de manera apreciable la resistencia estructural, la performance, el funcionamiento de los grupos motores, las características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas*

*(ii) Menor: Una reparación menor significa una reparación que no sea mayor.*

2.2. Sobre esos cambios realizados en las definiciones se recibió el comentario de un Estado donde indicaba que para la definición de:

- a) Mantenimiento de línea: se debían excluir las inspecciones de 100 horas, considerando que en el LAR 43.210 (a)(2), las limitaciones del mecánico de mantenimiento discriminan estas inspecciones como tareas diferentes a las de mantenimiento de línea.
- b) Reparación: Requería una revisión esta definición en vista que no se debería considerar como un cambio en el diseño. Además, se debería incluir en esta definición una referencia al Apéndice 1 del LAR 43.

2.3. En relación al análisis de estas propuestas los expertos a cargo de esta tarea deberán analizar lo acordado en la RPEA/3, sobre el cambio de estas definiciones.

2.4. Por último durante la RPEA/3, se acordó la inclusión de las definiciones de Datos de Mantenimiento Aprobados; Datos de mantenimiento Aceptables e Inspección en proceso. Estas son:

- **Datos de mantenimiento aprobados.** *Cualquier dato técnico que haya sido específicamente aprobado por la AAC del Estado de matrícula. Las Especificaciones de los Certificados de Tipo y de los Certificados de Tipo Suplementarios, Directrices de Aeronavegabilidad y los manuales de la organización que posee el certificado de tipo cuando sea específicamente indicado, son ejemplos de datos de mantenimiento aprobados.*

- **Datos de mantenimiento aceptables.** *Cualquier dato técnico que comprenda métodos y prácticas aceptables por la AAC del Estado de matrícula y que puedan ser usados como base para la aprobación de datos de mantenimiento. Los Manuales de Mantenimiento, el manual de la OMA LAR 145, y las Circulares de Asesoramiento, son ejemplos de datos de mantenimiento aceptables.*

- **Inspección en proceso.** *Es una inspección que garantiza un nivel adecuado de seguridad de un cambio de componente de aeronave, una reparación, una modificación y acciones correctivas de mantenimiento necesarias para solucionar las no conformidades derivadas de las tareas de mantenimiento de verificación de la condición de la aeronave o componente de aeronave. Estas inspecciones no deben ser confundidas con los ítems de inspección requerida (RII), los cuales son definidos por el operador.*

3. **Actividades y resultado de la tarea**

3.1 Para el desarrollo de esta tarea se debe analizar y estudiar la propuesta de cambios e inclusiones de estas definiciones, así como realizar un análisis comparativo con los reglamentos regionales, y las normas de Transport Canada, FAR y EASA. Para realizar este estudio se podrá utilizar los documentos numerados en la referencia así como los reglamentos nacionales vigentes en los Estados miembros del SRVSOP.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir la Nota de Estudio 04, para antes del **20 de marzo de 2007** conteniendo todos los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta sobre los cambios en el LAR 145 enmienda 2.

3.3 La propuesta formulada será analizada y evaluada por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad durante el desarrollo de la tercera reunión de trabajo a realizarse del 15 al 18 de abril de 2008 en Lima, Perú.

3.4 El desarrollo de esta tarea deberá tomar en cuenta los principios de lenguaje claro y el Manual para los redactores de las LARs.