

[www.aeroccidente.com](http://www.aeroccidente.com)

VISITA NUESTRA  
PÁGINA



**AEROCIDENTE**  
ESCUELA DE  
AVIACIÓN



**TALLER  
AERONÁUTICO**  
AEROCIDENTE



**SEGURIDAD  
OPERACIONAL**  
NUESTRO  
COMPROMISO

# BOLETÍN



## Seguridad Operacional

"Dentro del proceso de implantación y aprobación del sistema de gestión de seguridad operacional sms, Aeroccidente Escuela de Aviación y el Taller Aeronáutico Aeroccidente, han cumplido con las tareas previstas en el reglamento aeronautico parte XXII.

Para la organización es de vital importancia el ejercicio de identificación de peligros y gestión de riesgos. por esta razón instamos a todos los colaboradores a cumplir positivamente con la obligación.

# ¡TODOS SOMOS IMPORTANTES EN ESTE PODEROSO EQUIPO! ... Pero para ser pro activo.... Qué debo reportar?

## MANTENIMIENTO

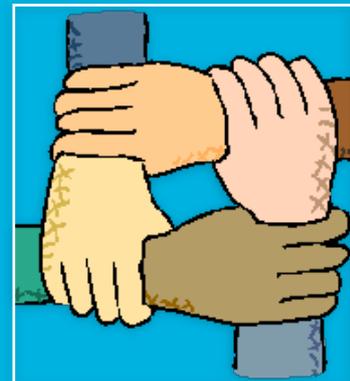
### EQUIPOS Y HERRAMIENTAS

- Ausencia o no utilización de elementos de protección.
- Apoyo de personal no calificado.
- Neumáticos desinflados o llantas gastadas.
- Fuga de combustible o aceite hidráulico.
- Incendio en motor o cabina.
- Persona o máquina que pueda poner el peligro la operación.
- Abolladuras en la superficie de la aeronave
- Abastecimiento de combustible lloviendo.
- Daños causados por elementos extraños a las aeronaves (FOD).
- Instalación de un elemento no aprobado para uso aeronáutico (sin trazabilidad).
- Instalación de un elemento sujeto a vida limite en servicio, sin contar con la información de tiempo de vida remanente.
- Certificar la aeronavegabilidad de un accesorio, con un tiempo de vida superior al tiempo real de vida disponible (horas/ciclos).
- Utilización de un producto químico, con su fecha de expiración vencida o desconocida.
- Incumplimiento de los requisitos especiales de almacenamiento establecidos por el fabricante de los equipos, instrumentos o accesorios o por la UAEAC.

### EQUIPOS Y HERRAMIENTAS CON CALIBRACIÓN

- Utilización de un equipo de prueba no certificado (inoperativo o no comprobado).
- Utilización de una herramienta no calibrada o con su periodo de calibración vencido.
- Utilización de una herramienta inapropiada o no

*Reporta toda novedad  
ocurrida durante la  
operación usa la  
lista M.O.R .*



**Aeroccidente Escuela de  
Aviación y Taller  
Aeronautico reconocen el  
compromiso de nuestro  
valioso grupo humano  
orientado al logro de los  
objetivos de seguridad y el  
cumplimiento de nuestra  
política de seguridad  
operacional ..Recuerda  
usa los medios a tu  
alcance!!**

**Reporta!!**

aprobada por el fabricante del equipo. Instrumento o accesorio

## MANUALES TÉCNICOS Y LIBRERÍA

- Imposibilidad para disponer de información técnica, por problemas de acceso (falla del computador, lectores ópticos, etc.).
- Utilización de información técnica no aplicables a la marca y modelo del equipo, instrumento o accesorio.
- Ejecución de un trabajo sin consultar la información técnica aplicable.
- Utilización de información técnica modificada por el TAR, sin que esta cuente con la aprobación de la UAEAC y del fabricante.
- Error al determinar el verdadero estado de actualización de la información técnica
- Utilización de información técnica ilegible (sucia, incompleta) que impida su correcta interpretación.
- Utilización en una tarea de mantenimiento de información técnica desactualizada.



## MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN



- Ejecución de una trabajo sin aplicar los formatos de inspección / mantenimiento, cuando así se requiera.
- Utilizar un formato de inspección no aplicable a la marca y modelo del equipo, instrumento o accesorio.
- No registra en el formato de inspección o registró apropiado, el hallazgo de una observación o discrepancia.
- No informa situación o estado de avance de un trabajo en ejecución, durante un cambio de turno o interrupción prolongada.
- Utilización de un formato de inspección con errores en su traducción al español.
- Falla al medir la tolerancia en calibraciones durante el proceso de prueba de un equipo, instrumento o accesorios.
- Aplicación de un valor de prueba mayor o menor, por error al calcular tablas de calibración.
- Utilizar un formato de inspección desactualizado.
- Ejecución de una tarea sin registrar en el formato de inspección / trabajo la finalización de esta.

## ENTRENAMIENTO Y COMPETENCIA DEL PERSONAL

- Visible estado de fatiga
- Asignar una tarea a una persona sin que esta tenga la competencia requerida (conocimiento y experiencia).

- Ejecución de un trabajo sin contar con la atribución de su licencia básica aeronáutica.
- Efectuar un trabajo sin contar con la autorización del TAR, cuando aplique (inspección o certificación).
- Certificar la conformidad de mantenimiento de un trabajo que exceda la atribución de su licencia aeronáutica.
- Efectuar un trabajo mientras se encuentra bajo la influencia del alcohol o sustancias prohibidas.
- Asignar un trabajo crítico de mantenimiento a una persona que haya excedido el periodo normal de trabajo diario.
- Ejecución de un trabajo con la licencia aeronáutica vencida.
- Asignar la ejecución de un trabajo que exceda sustancialmente la capacidad física del personal de mantenimiento.



### APROBACIÓN DE RETORNO AL SERVICIO

- Exceder el periodo de aplicación de una inspección definida en el programa de mantenimiento.
- No aplicar a tiempo una directiva de aeronavegabilidad o documento equivalente.
- No efectuar la remoción y cambio de un elemento, cuando haya expirado su vida en servicio.
- Detección de un elemento, cuando haya expirado su vida en servicio.
- Detección de un elemento sospechoso de ser una Parte No Aprobada, sin efectuar la notificación a la UAEAC.
- Efectuar un trabajo sin contar con el respaldo de una Orden de trabajo, Orden de ingeniería o documento equivalente.

### SISTEMA DE CALIDAD E INSPECCIÓN DE TALLER

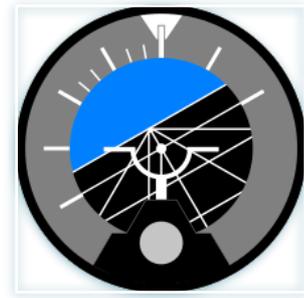
- Certificar la conformidad de mantenimiento para el retorno al servicio, no detectando la existencia de ítems pendientes.
- Incumplimiento del requisito de inspección/ supervisión de los trabajos efectuados por técnicos no experimentados.
- Efectuar un trabajo sin contar con las facilidades mínimas requeridas (aislamiento, ventilación, iluminación, ambiente controlado, etc.).
- No fueron tomadas las acciones reactivas para resolver una no conformidad u observación detectada de la auditoría.
- No actualizar un procedimiento de trabajo, requerido por una auditoría tendiente a evitar errores de mantenimiento.



- No se informa al ejecutivo responsable de las No conformidades y observaciones detectadas en la auditoría.
- No se aplica el seguimiento de las conformidades u observaciones detectadas.
- Incumplimiento de la periodicidad del programa de capacitación y entrenamiento del personal de mantenimiento.

## EN OPERACIONES DE VUELO

- Cualquier falla de motor o perdida de potencia
- Vibración anormal motor
- Fuego o humo anormal
- Cuando se haya declarado en EMERGENCIA por cualquier causa
- Cuando se detecte combustible contaminado
- Cuando ocurra cualquier daño en la aeronave
- Cuando aborte despegue por causas diferentes al entrenamiento
- Cuando ocurra una desviación significativa de la ruta planeada
- Cuando se excedan los límites operativos de la aeronave
- Cuando haya falla de comunicaciones o le sea reportada una por el ATC
- Cuando se efectuó sobrepaso por causas diferentes al entrenamiento
- Cuando se haya efectuado aterrizaje fuerte
- Cuando se aterrice con combustible remanente menor a 45 min
- Cuando haya conflicto con otra aeronave
- Cuando haya incidentes causados por ATC
- Cuando se detecte exceso de tiempo volado por el instructor o alumno
- Cuando se ingrese en condiciones IMC o mal tiempo
- Cuando ocurra impacto o casi impacto con ave, aeronave o FOD
- Cuando se visualicen paracaidistas en la ruta
- Cuando se detecte indisciplina de vuelo
- Cuando el alumno se reporte desorientado
- Cuando se detecte violación a los SOP
- Cuando se detecte exceso en límites, servicio o mantenimiento
- Cuando haya procedimientos de mantenimiento fuera de los normales
- Cuando haya operaciones negligentes (no listas de chequeo) (no prevuelo)
- Cuando haya continuo desempeño del alumno debajo del standard
- Presentación de tripulantes, instructores o pilotos, bajo influencia de sustancias psicoactivas
- Operación de aeronave con reportes técnicos sin corregir
- Operación de aeronave por fuera de MEL
- Cuasi colisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.
- Impacto contra el suelo sin pérdida de control.
- Despegues interrumpidos en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
- Despegues efectuados desde una pista cerrada o comprometida, desde una calle de rodaje o una pista no asignada.
- Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje o una pista no asignada.
- Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.



- Incendio o humo producido en la cabina, o en el motor, aun cuando tales incendio se hayan apagado mediante agentes extintores.
- Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
- Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidente.
- Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de ésta.
- Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.
- Cantidad de combustible que obligue al piloto a declarar una situación de emergencia.
- Incursiones en la pista
- Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado.
- Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.
- Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

## Recuerda que la filosofía del reporte no es hallar culpables. Es identificar el peligro y reducir el riesgo! ...Reporta!

### Medios disponibles:

Buzón RSO (frente al despacho de Fátima Gómez)

[www.aeroccidente.com/RSO](http://www.aeroccidente.com/RSO)

[sms.coord@aeroccidente.com](mailto:sms.coord@aeroccidente.com)

**-Diligencia los formatos que estarán disponibles en el mostrador y depositarlos en el buzón RSO - BLACK BOX**

