



DIRECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

**REPARACIÓN Y APROBACIÓN PARA EL
RETORNO AL SERVICIO DE AERONAVES
AGRÍCOLAS, DE LUCHA CONTRA INCENDIO O
DE CONTROL METEOROLÓGICO, LUEGO DE
UN ACCIDENTE O INCIDENTE**

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

FECHA DE EMISIÓN 01/07/2015

 Administración Nacional de Aviación Civil	PROCESO	INAG-CG-26
	REPARACIÓN Y APROBACIÓN PARA EL RETORNO AL SERVICIO DE AERONAVES AGRÍCOLAS, DE LUCHA CONTRA INCENDIO O DE CONTROL METEOROLÓGICO, LUEGO DE UN ACCIDENTE O INCIDENTE	Revisión: Original
		Fecha: 01/07/2015
		Página: 2 de 5

Listado de Revisiones:

Revisión N°	Fecha	Cambios Realizados
Original	01-07-2015	Emisión de Documento.

Confección y Aprobación de la última Revisión:

Revisión N°	Fecha	Confeccionada por		Revisada por		Aprobada por	
Original	01-07-2015	Federico. E. Dfáz		Ing. Francisco Osciak		Ing. Pablo Coradazzi	
		Firma:		Firma:		Firma:	
		Fecha:	01-07-2015	Fecha:	01-07-2015	Fecha:	01-07-2015

Listado de Páginas Efectivas:

<i>Página</i>	<i>Revisión</i>	<i>Fecha</i>
1	Original	01-Jul-2015
2	Original	01-Jul-2015
3	Original	01-Jul-2015
4	Original	01-Jul-2015
5	Original	01-Jul-2015

 <p>Administración Nacional de Aviación Civil</p>	PROCESO	INAG-CG-26
	REPARACIÓN Y APROBACIÓN PARA EL RETORNO AL SERVICIO DE AERONAVES AGRÍCOLAS, DE LUCHA CONTRA INCENDIO O DE CONTROL METEOROLÓGICO, LUEGO DE UN ACCIDENTE O INCIDENTE	Revisión: Original
		Fecha: 01/07/2015
		Página: 3 de 5

1. **OBJETO:** Este proceso provee información y guía sobre el procedimiento a seguir por los operadores de aeronaves agrícolas (de espolvoreo, siembra y lucha contra plagas), aeronaves de lucha contra incendio, aeronaves de control meteorológico y por los Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR) para la reparación y aprobación para el retorno al servicio de estas aeronaves luego de un accidente o incidente.
2. **ALCANCE:** Este proceso aplica únicamente a las aeronaves incluidas en el Propósito, que hayan sufrido un accidente o incidente durante las campañas de espolvoreo, siembra y lucha contra plagas, de lucha contra incendios (Plan Nacional de Manejo del Fuego), o de lucha contra el granizo.
3. **SECTORES INVOLUCRADOS:**
 - 3.1. Responsables directos del proceso:
Departamento de Aviación General (DAG).
 - 3.2. Sectores interactuantes:
Dirección de Aeronavegabilidad (DA).
Departamento de Certificación Aeronáutica (DCA).
Público Aeronáutico.
4. **MARCO NORMATIVO REFERENCIAL:**
 - 4.1. Parte 43: Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones.
 - 4.2. Parte 65: Personal Aeronáutico –Excepto Miembros de la Tripulación de Vuelo.
 - 4.3. Parte 137: Requisitos de Operación y Certificación para Trabajo Agroaéreo.
 - 4.4. Parte 145: Talleres Aeronáuticos de Reparación.
5. **CARÁCTER:** Público.
6. **ANTECEDENTES:** El 21-09-1998 entró en vigencia la CA 137-1, la cual contempla un procedimiento para el retorno al servicio de aeronaves agrícolas habilitadas de matrícula nacional luego de un accidente con daños leves y sin lesiones a las personas. A la fecha no ha sido aplicada en accidente alguno. Esta CA restringe su aplicación a casos en los cuales la aeronave resultara con daños leves y sin personas lesionadas. De esta manera, estos aspectos reducen su aplicabilidad. Los operadores del tipo de aeronaves indicadas en el Propósito tienen una imperiosa necesidad de un proceso rápido para el retorno al servicio de las mismas luego de un accidente o incidente durante la “CAMPAÑA”. Asimismo el DAG entiende y comparte la importancia que implica la pronta disponibilidad de estas aeronaves. Considerando lo anterior, se establece este nuevo procedimiento para la rápida intervención de un TAR habilitado en la reparación y retorno al servicio la aeronave, sin que se afecte la restitución de la condición segura de la misma.
7. **DESARROLLO:**
 - 7.1. **Notificaciones iniciales**
 - 7.1.1. **Notificación a la JIAAC:** Como en todo accidente o incidente de aviación, luego de producido el mismo, el operador debe notificar inmediatamente a la JIAAC.
 - 7.1.2. **Notificación al TAR:** Una vez que la aeronave haya sido liberada por la JIAAC (“Constancia de Liberación de Material por Accidente”), el

 <p>Administración Nacional de Aviación Civil</p>	PROCESO	INAG-CG-26
	REPARACIÓN Y APROBACIÓN PARA EL RETORNO AL SERVICIO DE AERONAVES AGRÍCOLAS, DE LUCHA CONTRA INCENDIO O DE CONTROL METEOROLÓGICO, LUEGO DE UN ACCIDENTE O INCIDENTE	Revisión: Original
		Fecha: 01/07/2015
		Página: 4 de 5

propietario se pondrá en contacto con su TAR de confianza (y con los alcances necesarios) para iniciar el proceso de Reparación – Aprobación para el Retorno al Servicio.

7.1.3. Notificación al DAG: Ya establecido qué TAR se comprometerá en el proceso, este último comunicará al DAG de manera inmediata el inicio del mismo, informando / enviando lo siguiente:

7.1.3.1. Matrícula.

7.1.3.2. Marca, modelo y N/S de la aeronave.

7.1.3.3. Suficientes fotos que demuestren la magnitud de los daños (alguna donde la matrícula sea visible).

7.1.3.4. Breve descripción de los daños que presenta la aeronave, informando en forma sucinta como pretende realizar la reparación.

7.1.3.5. Personal involucrado en los trabajos de reparación.

7.1.3.6. Fecha de inicio y tiempo estimado que demande la reparación.

7.1.3.7. Dirección física del lugar donde la reparación será realizada.

7.1.3.8. Investigador Técnico de la JIAAC interviniente en el Accidente.

NOTA: El inicio del proceso NO habilita o permite el inicio de la reparación en sí.

7.2. Autorización para iniciar los trabajos

7.2.1. Para emitir esta autorización, el DAG evaluará los siguientes aspectos:

7.2.1.1. Que el TAR designado tenga alcances para la aeronave accidentada.

7.2.1.2. Que los daños informados por el TAR contemplen mínimamente aquellos relevados por la JIAAC. Para esta verificación, se requerirá información (Informe Técnico Posterior al Accidente o en su defecto fotografías) al investigador técnico designado para la investigación del accidente.

7.2.1.3. Que el TAR tenga capacidad para realizar las reparaciones indicadas en 7.1.3.4, para lo cual podrá emplear las funciones de mantenimiento subcontratadas aceptadas oportunamente por la el Área de Talleres del DAG de acuerdo al RAAC 145.217, o que el TAR tenga incorporado en el listado del personal mano de obra calificada.

7.2.1.4. De emplear soldadores, que los mismos posean sus certificaciones vigentes.

7.2.1.5. Si los trabajos de reparación serán realizados en un lugar distinto a las Instalaciones del Taller, la Autorización emitida por parte del DAG para el inicio de los trabajos relacionados con este Procedimiento implica la Autorización requerida por el RAAC 145.203(d)(2) (“Autorización de Traslado de Taller”); por lo cual, y exclusivamente en estos casos, **NO** es requerido más Autorizaciones que la misma.

 Administración Nacional de Aviación Civil	PROCESO	INAG-CG-26
	REPARACIÓN Y APROBACIÓN PARA EL RETORNO AL SERVICIO DE AERONAVES AGRÍCOLAS, DE LUCHA CONTRA INCENDIO O DE CONTROL METEOROLÓGICO, LUEGO DE UN ACCIDENTE O INCIDENTE	Revisión: Original
		Fecha: 01/07/2015
		Página: 5 de 5

7.2.2. Una vez verificado el cumplimiento de lo arriba indicado, el DAG emitirá una Autorización expresa para el inicio de las tareas de reparación, la cual podrá ser remitida por correo postal, o bien por correo electrónico. Hasta tanto la misma no sea emitida, no se podrá dar inicio a los trabajos de reparación.

7.3. **Solicitud de Permiso Especial de Vuelo:** Si durante el transcurso de las tareas resultara necesario trasladar en vuelo la aeronave al TAR, se deberá solicitar un Permiso Especial de Vuelo de acuerdo a lo establecido en el la Regulación Parte 21, Sección 21.197.

7.4. **Seguimiento de la reparación por parte del DAG:** Una vez iniciada la reparación de la aeronave, personal del DAG se hará presente en el lugar declarado por el TAR para realizar las reparaciones, con el fin de verificar que personal se encuentra involucrado en las tareas de reparación, como así también la calidad de los trabajos. El personal designado del DAG podrá requerir modificaciones y/o ítems adicionales a los previstos por el TAR. De no haber objeciones, el TAR podrá continuar con sus trabajos tal cual fueron planificados hasta el punto de la finalización de la reparación.

7.5. **Inspección detallada del DAG:** Dependiendo de la magnitud de los daños, durante la inspección indicada en 7.4, el DAG podrá requerir que durante la próxima Inspección Anual (la cual es altamente recomendable que sea realizada por el mismo TAR que realizó la reparación) un Inspector del DAG concorra al TAR con el objeto de verificar con mayor exhaustividad que tanto los trabajos por la reparación como los registros de mantenimiento hayan sido adecuados para restituir la condición de aeronavegabilidad de la aeronave. En caso de que dicha “futura intervención” no sea requerida por el Inspector, tal decisión quedará plasmada en el Acta de Inspección labrada durante la intervención del DAG.

7.6. **Aprobación del Retorno al Servicio de la Aeronave:** Una vez finalizadas las tareas de reparación/inspecciones, el TAR efectuará los registros de mantenimiento (tanto del taller como de la aeronave) correspondientes, confeccionando las Planillas de Trabajo necesarias, las cuales deben de contener una descripción detallada de los trabajos por la reparación e inspecciones llevadas a cabo. La Aprobación del Retorno Al Servicio será realizada mediante el correspondiente DA Form. 337, detallando en el mismo las zonas/partes/componentes reparados. Dicho formulario deberá hacer referencia al empleo del procedimiento descrito en esta CA. Copia de esta documentación deberá ser remitida al DAG.