



## INSPECCIONES Y PRUEBAS A REALIZAR CADA 12 MESES O 100 HRS - MOTORES RECÍPROCOS CON EXTENSIÓN DE TBO PARA OPERACIÓN PRIVADA

### INSTRUCCIONES:

Las anotaciones deben ser en letra de imprenta o escritas a máquina.

### SECCION A. INFORMACIÓN GENERAL

1. Nombre del explotador u Operador de la aeronave:

2. Matricula de la aeronave

3. Fecha de fabricación de la aeronave:

4. Tipo de utilización:

5. Posición del motor:

6. Fecha de ejecución:

### SECCION B. DATOS DEL MOTOR

1. Marca:

2. Modelo:

3. Número de Serie:

4. Fecha de fabricación del motor:

5. Horas totales acumuladas del motor a la fecha de esta inspección:

6. Horas de instalado en la aeronave (Hrs):

7. Promedio de horas que se utiliza mensualmente (últimos 12 meses) (Hrs/mes):

8. Promedio de horas que se utiliza desde nuevo o ultimo overhaul (Hrs/mes):

9. Fecha de último OVH:

10. Horas de motor al momento de ultimo OVH:

11. Estación reparadora y su certificado que efectuó ultimo OVH:

12. Horas desde nuevo o último overhaul (Hrs):

13. Años desde nuevo o último overhaul (años):

14. TBO (Hrs) recomendado por el fabricante (Hrs):

15. TBO (años) recomendado por el fabricante (años):

### SECCION C: DECLARACIÓN

Este motor, ésta instalado en una aeronave que no opera ni ha sido operada anteriormente en las condiciones indicadas como excluyentes en la Sección F de anexos (Anexo 1 o Anexo 2) de este documento, ubicarse en el anexo correspondiente a la marca del fabricante del motor:

El propietario de la aeronave o en su caso el explotador son los responsables de mantener la aeronave en condiciones aeronavegables. El técnico en mantenimiento y el piloto al mando son los responsables de recabar la información a monitorear, así como de realizar las inspecciones y que la información recabada sea veraz a la fecha de su realización

1. Nombre del representante técnico:

2. No de Licencia:

3. Firma

4. Nombre de la OMA



## AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL DE EL SALVADOR

Km 9½, Carretera Panamericana Ilopango, San Salvador, El Salvador, Centroamérica

Tel: 2565-4400, www.aac.gob.sv

5. No. De Certificado

6. Fecha:

7. Sello:

### SECCIÓN D: INFORME TÉCNICO A EFECTUAR:

1. Efectuar la lista de inspecciones y pruebas detalladas a continuación al motor indicado en la sección 2 de este documento y según los intervalos indicados al inicio de cada listado.

**NOTA:** Si alguno de los ítems no es aplicable por configuración de aeronave o por algún otro motivo; indicar con "NA" y colocar la explicación del por qué no aplica.

### EFECTUAR CADA 12 MESES O 100HRS:

ÍTEM	ACCIÓN	REQUERIMIENTOS DE LA ACCIÓN	DOCUMENTO DE REFERENCIA FUENTE	OBSERVACIONES
01	Verificar registros y proveer evidencias  Proveer listado actualizado de las ADS del motor junto con las evidencias de los cumplimientos después de la extensión al TBO	Verificar registros y proveer evidencias  Proveer listado actualizado de las ADS del motor junto con las evidencias de los cumplimientos después de la extensión al TBO		
02	Documentar y verificar que todos los componentes del motor y la hélice han sido mantenidos e inspeccionados de acuerdo a las instrucciones del fabricante y que permanecen dentro de la vida útil recomendada para la extensión en tiempo del motor	Verificar registros de cambios de componentes y vida límite de estos y proveer evidencias  Proveer listado de cada componente del motor, así como la hélice, indicando el tiempo remanente para su OVH		
03	Efectuar inspección detallada video de boroscópica por cilindro por corrosión	Realizar según lo recomendado por el fabricante de acuerdo al documento detallado bajo la columna de referencia (se adjunta referencia al final – seguir los pasos indicados /c/ y auxiliarse de la tabla 3) / registrar la inspección y sus resultados - adjuntar video, por cilindro que contenga la fecha	HIO-390-A1A manual de mantenimiento del motor (referencia recomendada por el fabricante Lycoming a utilizar)  Utilizar publicación M-0 última revisión / sección 6-4.11.3 cylinder borescope inspection (Continental Motors)	
04	Efectuar la prueba de compresión en cada cilindro #1 _____ #2 _____ #3 _____ #4 _____ #5 _____ #6 _____ #7 _____ #8 _____	Registrar resultados	AC 20-105B 5.a.(2), FAR 43 APP D, (d), (3)	
05	Efectuar cada 100hrs o anualmente inspección de filtros de aceite por contaminación por partículas metálicas y no metálicas; registrar los resultados	Después de la corrida de motor:  Efectuar según la referencia indica del sb no 480, proveer fotos y detalle de hallazgos	SB NO 480 última revisión / oil filter element inspection / identification of metal solids after oil servicing	



## AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL DE EL SALVADOR

Km 9½, Carretera Panamericana Ilopango, San Salvador, El Salvador, Centroamérica

Tel: 2565-4400, www.aac.gob.sv

06	Inspección y resultado del consumo de aceite según manual del fabricante	Después de la corrida de motor / registrar debidamente los resultados  El consumo de aceite se debe estar registrando cada vez que se efectúe cambio de aceite y este se debe ir comparando con el consumo máximo permitido todo esto según la recomendación del fabricante	SB NO 480 última revisión / oil consumption	
----	--	---	---	--

### SECCIÓN E: DECLARACIÓN:

**El propietario de la aeronave o en su caso el explotador son los responsables de mantener la aeronave en condiciones aeronavegables. El técnico en mantenimiento y el piloto al mando son los responsables de recabar la información a monitorear, así como de realizar las inspecciones y que la información recabada sea veraz a la fecha de su realización**

1. Nombre del representante técnico:

2. Licencia No

3. Firma:

4. Fecha

5. Nombre de la OMA:

6. Certificado No:

7. Sello:



## AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL DE EL SALVADOR

Km 9½, Carretera Panamericana Ilopango, San Salvador, El Salvador, Centroamérica

Tel: 2565-4400, www.aac.gob.sv

### SECCIÓN F. ANEXOS

#### ANEXO 1

##### CRITERIOS / CONDICIONES DE MOTORES QUE NO APLICAN A CONSIDERAR PARA EXTENSION DE TBO – MOTORES LYCOMING

Aquellos motores que:

- i. No están conforme a la configuración original de su certificado tipo de modelo de motor.
- ii. Que han sido ensamblados, reparados u “overhauled” con partes FAA-PMA, donde las partes FAA-PMA no han sido aprobadas para su uso por Lycoming (contactar a Lycoming para información en referencia a las partes FAA-PMA aprobadas para uso)
- iii. Han estado bajo mantenimiento u “overhauled” usando métodos diferentes a los procedimientos aprobados por Lycoming
- iv. Han sido operados fuera de las especificaciones publicadas por Lycoming
- v. Han sido instalados y operados indebidamente en otras aeronaves, sin contar con autorización de modificación alguna o compatibilidad conforme a un certificado de tipo o suplemento al certificado tipo (STC), lo cual altere sus características de operación normal, no obstante, de reinstalarse a la aeronave originalmente aprobada.
- vi. No cuenten, o tengan incompletas las bitácoras de mantenimiento del motor y de la aeronave.
- vii. No han cumplido con su programa de mantenimiento
- viii. Estén o hayan estado inactivos y que no hayan estado bajo un proceso de preservación según referencia técnica /E/ por más de 30 días desde su entrada en servicio.
- ix. Estén afectados por la AD 2012-19-01 (caso TBO por fecha calendario solamente)
- x. No estén bajo un programa de mantenimiento aprobado por la AAC, ya que no están declarados o instalados en aeronaves bajo dicho programa.
- xi. Estén instalados en aeronaves sin un certificado de aeronavegabilidad vigente

#### ANEXO 2

##### CRITERIOS / CONDICIONES DE MOTORES QUE NO APLICAN A CONSIDERAR PARA EXTENSION DE TBO – MOTORES CONTINENTAL

Aquellos motores que:

- i. No hayan sido operados y mantenidos según las instrucciones la referencia técnica Continental Motors Publication M-0 (última revisión).
- ii. Hayan sido ensamblados con partes no suministradas por Continental
- iii. Hayan sido ensamblados con partes que no están conforme al diseño tipo original aprobado para el motor
- iv. Hayan sido modificados de configuración de certificado tipo original
- v. Hayan sido “overhauled” o reparados de forma inconsistente con las especificaciones, límites e instrucciones provistas en las instrucciones de Continental para la aeronavegabilidad continua y las directivas de aeronavegabilidad de la FAA
- vi. Han sido operados fuera de las especificaciones publicadas por Continental
- vii. Han sido instalados y operados indebidamente en otras aeronaves, sin contar con autorización de modificación alguna o compatibilidad conforme a un certificado de tipo o suplemento al certificado tipo (STC), lo cual altere sus características de operación normal, no obstante, de reinstalarse a la aeronave originalmente aprobada.
- viii. No cuenten, o tengan incompletas las bitácoras de mantenimiento del motor y de la aeronave.
- ix. No han cumplido con su programa de mantenimiento
- x. Estén o hayan estado inactivos no operando al menos 1 hora cada dos semanas en un mes.
- xi. Estén o hayan estado inactivos no operando más de 40 horas o más de forma consistente mes a mes desde su entrada en servicio; en caso de considerar una extensión por horas solamente
- xii. No estén bajo un programa de mantenimiento aprobado por la AAC, ya que no están declarados o instalados en aeronaves bajo dicho programa.
- xiii. Estén instalados en aeronaves sin un certificado de aeronavegabilidad vigente