



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

Dic 1962

13 de diciembre de 1962. -

MAN-055

Sr. Rodolfo Vargas L.
Director General de Aeronautica
PRESENTE

Estimado señor:

Por medio de la presente me permito poner en su conocimiento lo sucedido con el avión TI-345-C de la Compañía Transportes Aéreos Guanacastecos.

De antemano dejo aclarado que no rehuyo la responsabilidad que como Inspector me corresponde, en las condiciones generales que el mencionado avión fue encontrado por los Inspectores de la Compañía S.A.L.A.

Para la inspección, ordené se destapara las ventanillas de ala que corresponden a los "struts", y la faja parte inferior de empalmes de ala, lo mismo los que corresponden a las bordes de ataque.

En cabina de pilotos que se removiera la ventanilla para inspeccionar la instalación de los pernos de fijación de las platinas (los cuales encontré mal instalados).

En la parte de atrás hice quitar el mamparo divisorio para verificar la condición del fuselaje interiormente.

La tela fue probada con el probador y se encontró satisfactoria.

Sobre los reportes # 4 y 8: Notifiqué al mecánico del mal remachado y se comprometió a rectificar lo que más pudiera.

Sobre los tornillos instalados, autoricé poner tornillos "Clevis" en donde no fuera posible, por los medios de trabajo con que contaba instalar remachas, más o menos cuatro de cada lado.

También autoricé poner una calza al lado derecho en el "bulthead", para que la piel no se arrugara al remachar.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 2 -

Sobre el reporte # 42: Acordamos poner una sobre chapa al bulbo en "U" por haberse roto el canal de montaje más o menos 3:8 del mismo; fijado con los mismos pernos de montaje del fitting de ala; a continuación enumero los reportes que durante la inspección para extender certificado encontré:

- 1) Eliminar roce de tubo en parte trasera, borde de salida alas derecha e izquierda y lámina cobertora empalme de ala.
- 2) Corregir tope del elevador para que el conjunto de "Stick" no tropiece en la pared de fuego debajo tablero de instrumentos en posición "abajo".
- 3) Pintar marcas para operación y neutro del control del elevador (Tab).
- 4) Cambiar tipo de drenaje tanques o poner tapones para "asegurar".
- 5) Escape por la tuerca en la pared de fuego de la tubería del "Primer".
- 6) Frenar el tapón del sumidero (Case) del motor parte frontal.
- 7) Corregir escapes de aceite parte trasera del motor.
- 8) Alinear los flaps con el borde de salida de las alas.
- 9) Engrasar cables del Rudder a su paso por el cono de cola.
- 10) Arreglar rotos en la parte superior del ala derecha y poner protector a tapa tanque gas "Putape". (Pintape)
- 11) Engrasar eje de cabrillas y suavizar comandos del motor.
- 12) Arreglar comando para aire caliente del carburador.
- 13) Terminar la instalación con tapizado de cabina (hay partes fuera del vivo).
- 14) Falta tapa para hueco en donde acopla el "strut" trasero del ala derecha.



- 15) Falta protector al hueco de entrada instalaci3n de la platina del tren de recho.
- 16) Rechequear tornillos de la tapa del tanque gas alas.
- 17) Poner "pines" para topes en la parte delantera de los rieles de las sillas pues "en todo adelante" se sale la silla.
- 18) Hacer vuelo de Prueba.
- 19) Falta la otra parte del soporte para el "strut" delantero fijado en la viga frontal en el ala derecha.
- 20) Poner en posici3n correcta los arriostres contra vibraci3n del "strut" del ala derecha.
- 21) Ajustar la contratuerca del terminal del "strut" trasero de ala derecha
- 22) Tubo de balance de tanques, en el tanque derecho esta roto (acople del -tanque).
- 23) Tiene escape de liquido para frenos el niple para lado derecho debajo -- del nivel del piso.
- 24) El perno superior del flanche de soporte para platina del tren derecho es t3 corto.
- 25) El riel de la silla del piloto est3 roto en los huecos para seguridad # 2 y # 6.
- 26) En el ala derecha parte superior y en direcci3n al # 4 est3 roto.
- 27) Arreglar pintura y dope en el ala derecha parte superior en direcci3n al # 5.
- 28) Las balineras de los alerones (varillas de mando) tiene juego.



- 29) Falta el pin de seguridad a la tuerca del terminal del cable (link) para el timón de dirección lado derecho.
- 30) Hay oxidación en el cable para timón de dirección.
- 31) La tuerca para seguro de platinas del patín de cola está corta.
- 32) El arriostre vertical para varillas contra vibración de los "struts" izquierdos está torcido.
- 33) Hacer peso y balance.
- 34) Compensar brújula
- 35) Fuerte abolladura cerca marco puerta derecha lado derecho.
- 36) Fijar tuberías de drenajes aceite y "Primer" en el motor.
- 37) Corrosión entre lámina y cabeza ángulo refuerzo lateral fuselaje parte interior cerca al soporte de cables último mamparo de cola.
- 38) Asegurar tensor del cable para operación compensador del elevador.
- 39) Tuerca del tornillo para varilla de mando del compensador del elevador sin instalar.
- 40) Tornillo del soporte del elevador cerca al tip está corto (bisagra)
- 41) Cables de operación compensador (Tab) de elevador están cruzados a su paso por la polea sobre estabilizador.
- 42) La polea para cables del compensador del elevador en el estabilizador tiene la tuerca floja.
- 43) Tapar huecos hechos por el probador (sobre las alas).

Hago constar que hubo lugares que no inspeccioné, en una forma tan minuciosa pues supongo que al frente del trabajo había un mecánico licenciado y reg



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 5 -

ponsable, pero de acuerdo al informe de Inspección de SALA muchos de estos no fueron hechos y otros muy mal trabajados, aunque los firmó como ejecutados.

Aprovecho la oportunidad para informarle que este caso es una experiencia más a mi favor, aunque penosa y me da motivos para informarle que estoy trabajando sobre unos formularios de servicios rutinarios para los aviones -- que tenemos operando, y que están basados en los que la compañía SALA tiene como guía y base para sus trabajos para así homogeneizar todo lo relacionado con el mantenimiento de aeronaves.

Espero que con la presente quede aclarado lo sucedido con el avión TI-345 y quedo en espera de sus comentarios y decisión.

Atentamente,

Odilón Díaz Ch.
Inspector de Mantenimiento

ODCH:opa.-



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

16 October 62

T1-318F

Por rotura hélice en funcionamiento:

se cambió motor

Desmontado:

4217563

Instalado

21557.

Hélice:



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

14 Setiembre 1962

TI-318F

Cambio de motor por accidente
ocasionado por helice rota de la Bomba
de fuel.

motor desmontado 42-17563

motor instalados 21-557.

Helice Desmontada (same)

Helice instalados (same).



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

12 Set 1962

T1-318F

1) al romperse la hélice de fumigar; una
de las aspas entró al motor y rom-
pió la manguera de entrada aceite al
motor = Hecho la emergencia
sin equipo de Em Banderamento (monomotor)
se fundieron partes internas del misil
y se agarró a /

O

Palma Sue



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

11 setbre 1962

T-318F

Revisión de la Bitácora a fecha

5 Set 1962

Febrero 29 1960 Hras = Avion Total = 3569:00
Avion DesOH = 4:25
motor 35:08
Helice 35:08

Hras después cambio motor Nº 42-17563

10/julio/62 Avion 1090:34
motor 15:09
Helice 15:09

Se hizo revisión de overhaul a la cola
y toda la inspección =

10 Agosto 1962



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

T1-318 F

Horas motor 27 julis → 14:38
Dvion → 1090:03
Helice →

Se inicia QH - Prog Resivo
La parte proximo 100 Hs. -



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

12 julio 62

TF-318 F

Cambio de motor

- OV Houll SAIN # 42-17563
Desmontado sic # 42-122989 (1293.40 Hc)

00:00

Cambio de Helice #

Vlo de Prueba OK



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

10 julio 1962

T1- 318 F

Se Cambió motor 00=00 Hs. - OK
Se instaló la misma Helice OK
Se repararon costillas en el anillo
del alero derecho e izquierdo OK

OK

REPUBLICA DE COSTA RICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

1. Matrícula

TI-318 F

2. Clasificación

FUMIGACION

3.

Esta Aeronave ha sido inspeccionada por un Representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil, considerándola en estado de aeronavegabilidad, siempre que se opere dentro de los límites aplicables a esta nave y de acuerdo con los reglamentos.

4. Fecha

XI-25-60

5. Serie y fabricante de la aeronave

BOING 75-1442

6. Descripción de la aeronave

BIPLANO STEARMANN MONOMOTOR

7. Inspector de mantenimiento, Licencia No.:

262-MAN-30

Director General de Aeronáutica Civil



Ti-318F

Denominación

Fabricante "Hering"
modelo "NI"
Serie "10000"

Motora

Fabricante P & W
tipo "K 450"
modelo "P 450"
Serie "450"
HP-450

Helice

Fabricante "Hering"
Diseño núcleo
Serie núcleo
Diseño Pala
Serie Pala
Serie Pala
Paso alto
Paso bajo
Diametro
Largo

19 January 1962.-

TI-

No.

MATRICULA

MODELO

CERTIFICADO

PROPIETARIO

TARJETA

AERONAVE	MOTOR				HELICE				CLASE REVISI
	1	2	3	4	1	2	3	4	
SERIE	No.	No.	No.	No.	SERIE	SERIE	SERIE	SERIE	INSPECTOR



T1- 318F

Revisión de la bitácula a la fecha:

Hras 23 / Nov / 60

Revisión 4:25 motor 35:08 Hélice 35:08

Hras 5 / Jan / 62

Revisión 1041:38 motor 1257:07 Hélice 1257:07

4 Febrero / 68 Revisión de los dos frenos - horado engrase del tren -
OH de bujías - Cambio de filtros de frenos - Reclama
de las 6 zapatas - arreglo de la puerta con pintado
de Alujas - se cambió llanta derecha - Poner
bisagras nuevas a las ventanas y puertas - Reparar
cerrojo puerta izquierda. Cambiar tornillos
ata - Re - handling gear y calzas - Revisión de
armador y clutch - Servicio de Rueda de cola
servicio 100 Hs al motor

10 Mayo . 61. Cheques 50 Hs mot y avión
se instaló generador y equipo Radio

25 Mayo 61 Cheques 75 Hs avión y motor

Cheques 100 Hs avión y motor

Cheques 25 Hs avión y motor

Cheques 50 Hs avión y motor

8 Mayo 61.

Servicio 100 Hs avión y motor

Set 1961 -

Servicio 50 Hs avión y motor

Oct 1961 -



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

12 Nov 61- motor: fuga aceite por base cilindros - tubo admisión
fuga de gas - fuga aceite por base de colectores
varillas de empuje - fugas de aceite por
base tapas balancines - Pump etc. -

Avion: cable sujeción al tanque de líquido para
fumigar con hilos reventados. - Amortiguadores
con fuga hidráulica - frenos flojos
cables de superficies ~~en~~ sin proteger -

20/11/61.

servicio servicio de 50 Hs check

24/1/62

servicio de 100 Hs. -

5/1/62

50 Hs check

6/2/62

100 Hs check

-2/3/62

50 Hs check.

T1-333 cortó las alas izquierdas arriba
fuera de servicio. -

29/3/62

100 Hs check al motor. -

Avion OT motor y avion

Q

Varios

TI-284C

Modelo: P.A. 18

Propietario: E.X.A.C.O.

Seguro: none:

Cent Reconveg: none: 19-8-62

VENDIDO A

N. CARA GUA

19-8-62 - VENDIDO



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

16 Agosto 1962

T- 289C

Salio para nicaragua el 14 Agosto de
1962 con matrícula "AN-AOV

licencia Certificado de Aeronavegabi-
 lidad fecha 19/8/62

HORA 2:45 (1445)

Good-Bye !



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

11 Agosto 1962

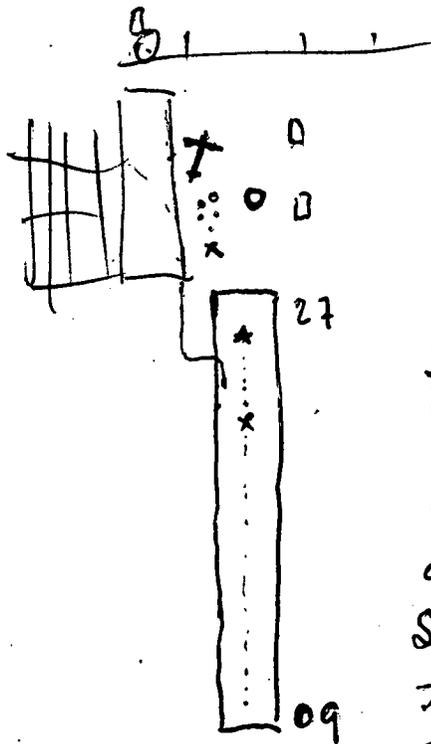
T1-289 C

- 1) Oracio de gasolina suave en tubería de tubo
que izquierdo 
- 2) roce en tubo torques de estabilizadores
en lado izquierdo 
- 3) juego en Turbin de Dirección en soporte
de primer 
- 4) Tubería alimentación "Primer"
de chona suavada 

T-289C

(Fockner)

Villa Quispeña



Maquina parte inferior muy dañada. Helice torcida ambos aspas. carburador quebrado paneles dañados.

Sección anterior e inferior del fuselaje muy dañados. Uniones de struts al fuselaje dañados torcidos y quebrados Tren de aterrizaje completamente destruido

Sección inferior de fuselaje dañados totalmente en una area de $\pm 7'$ Struts derechos complet. dañados.

unul tip ala derecha dañada

puerta y ventana distorsionados. Alantares dañados Sist frenos complet. destruido cowling sec. inferior muy dañados. Radiador muy dañados. Se drewó y no había H₂O

S

Alejandro Romero
Ciudad Quesada

Emergencia en Fortuna se me
quebro tren y fallo de maquina
no me paso nada.

Cero

Fortuna 61.771:6
61.913:3

61.913
61.771
61.242
242
484
11
495

REPUBLICA DE COSTA RICA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REPORTE DE INSPECCION PERIODICA DE AERONAVES

(INSTRUCCIONES EN EL REVERSO DE ESTA HOJA)

REPORTE No. _____

1. MARCA <i>Piper</i>	MODELO <i>Super Cub</i>	No. DE SERIE	NACIONALIDAD <i>Costarricense</i>	MATRICULA <i>T1289</i>
--------------------------	----------------------------	--------------	--------------------------------------	---------------------------

2. INSPECCION		(INDIQUE SI ES O NO AERONAVEGABLE MARCANDO (✓) EN EL CUADRO APROPIADO)						
3. FUSELAJE	SI	NO	4. CABINAS	SI	NO	5. MOTORES	SI	NO
a. Estructura fuselaje	✓		a. Sistema combustible	✓		a. Sistema combustible		
b. Tela-metal	✓		b. Sistema lubricación	✓		b. Sistema aceite-tanques	✓	
c. Refuerzos externos	-		c. Sistema eléctrico	-		c. Ignición-electricidad	✓	
d. Mecanismo de los controles	✓		d. Baterías	✓		d. Escapes	✓	
e. Sistema eléctrico	-		e. Sistema hidráulico	✓		e. Sistema enfriamiento	✓	
f. Sistema hidráulico	-		f. Instrumentos	✓		f. Control motores	✓	
g. Sist. Combustible-Tanques	✓		g. Controles-vuelo-motor	✓		g. Planta poder-general	✓	
h. Puertas escape	-		h. Asientos-literas	✓		h. Supercargadores	-	
i. Compartimento de carga	-		i. Cinturones seguridad	✓		i. Sistema calor-ventilador	-	
j. Cigüenal del rotor	-		j. Sistema alarma incendio	-		j. Montaje	-	
k. Casco	-		k. Sist. extinguid. de incendio	-		k. Accesorios	✓	
l. Envoltura (Globos)	-		l. Calefacción-Ventilación	✓		l. Capote	✓	
m. Bolsas de gas	-		m. Ventanas-parabrisas	✓		m. Caja trans. rotor	-	
n. Tanques de lastre	-		n. Carro de Control	-				

6. TREN DE ATERRIZAJE	SI	NO	7. ALAS-SECCION CENTRAL	SI	NO	8. EMPENAJE	SI	NO
a. Tren principal	✓		a. Superficies fijas	✓		a. Superficie fija	✓	
b. Patin cola-nariz	✓		b. Superficies movibles	✓		b. Superficie movable	✓	
c. Seguros (latches)	-		c. Tela-metal	✓		c. Tela-metal	✓	
d. Mecanismo retractable	-		d. Refuerzos externos	-		d. Refuerzos externos	-	
e. Acoplamiento	-		e. Acoplamiento ala	-		e. Acoplamiento	-	
f. Sistema eléctrico	-		f. Mecanismo control vuelo	✓		f. Mecanismo control vuelo	✓	
g. Sistema hidráulico	-		g. Sist. combustible-tanques	✓		g. Sistema eléctrico	-	
h. Ruedas frenos	✓		h. Sistema eléctrico	-		h. Sistema hidráulico	-	
i. Flotadores	-		i. Sistema hidráulico	-		i. Sistema descongelador	-	
j. Montaje	-		j. Sistema descongelador	-		j. Mecan. seguro-control	-	
k. Patines (Skis)	-		k. Mecan. seguro-control	-		k. Palas rotor cola	-	
			l. Palas rotor principal	-				

9. HELICES	SI	NO	10. RADIO	SI	NO	MISCELANEO	SI	NO
a. Palas	✓		a. Recibidor			a. Sistema luces posición		
b. Cubo	-		b. Transmisor			b. Botiquín-equipó emerg.		
c. Mecanismo de control	✓		c. Antenas-aislantes			d. Inst. pirotécnica		
d. Accesorios	-		d. Forros-blindajes			e. Sistema inject. agua		
e. Accesorios	-		e. ADF recep-loops			f. Sistema dilución aceite		
f. Descongeladores	-		f. Dinamotor					
			g. Planta poder auxiliar					
			h. Equipo electrónico					

SERVICIO CESSNA
TALLERES AUTORIZADOS
REGISTRADOS Y MANTENIMIENTO
SANCIONADO POR LA COMISION NACIONAL DE AERONAUTICA
RICA

12. FIRMA <i>Roberto Montenegro</i>	LICENCIA, CLASE Y NUMERO <i>144 MAN-6</i>	LUGAR Y FECHA <i>Palana, Mayo 21-62</i>
--	--	--

INSTRUCCIONES

Este formulario deberá ser llenado con tinta o lápiz indeleble por mecánico(s) licenciado(s) por la DAC. Deberá usarse este formulario en las inspecciones periódicas requeridas cada 100 horas de operación de las aeronaves, excepto aquellas aeronaves que tienen un sistema continuo de inspecciones aprobados por el Director de la DAC. Las aeronaves que son presentadas para su inspección anual, previa a la obtención o renovación de su certificado de aeronavegabilidad, deberá llenar este formulario el inspector que la DAC designe. Copias firmadas serán emitidas para los propietarios, arrendatarios u operadores de aeronaves. Este formulario es aplicable para todas las aeronaves, inclusive las aeronaves más livianas que el aire.

Antes de la inspección, todas las puertas y ventanas de inspección, capotes, etc. serán abiertos o removidos del avión y motores; y el avión y los motores serán limpiados en su totalidad para que puedan reflejar y facilitar la apreciación de las condiciones existentes.

La aeronavegabilidad de la aeronave se determinará por una inspección minuciosa de los grupos del 3 al 11. La inspección se efectuará siguiendo prácticas convencionales de inspección, con las instrucciones abajo mencionadas y los procedimientos de inspección recomendados por los fabricantes; se observará, además, la información suplementaria del servicio efectuado de mantenimiento. Todas las secciones y partes deberán estar en conformidad con las regulaciones de la DAC y el "Reglamento del aire" aprobado por la DAC, antes de que puedan ser declarados como aeronavegables.

La inspección de cada parte se marcará con un (V) en el cuadro apropiado. Márquese sólo los cuadros de las partes aplicables a la aeronave que se inspecciona; y tache con una raya las partes no aplicables. Si la inspección revela una condición insatisfactoria se marcará en el cuadro apropiado de la columna de "NO". Una marca en cada cuadro de una determinada parte indicará que existió una condición insatisfactoria pero que fue corregida. Todos los chequeos anotados en este formulario deben ser basados en las condiciones encontradas al momento en que la aeronave fue inspeccionada.

Al completar la inspección y luego de las reparaciones necesarias, si hay alguna, el reporte será firmado por el Inspector o mecánico encargado de la inspección. Escribese en el libro de vuelo una breve nota sobre la inspección efectuada, y si ésta ha sido satisfactoria se anotará en el libro de vuelo una declaración como la siguiente: "Se certifica que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con las regulaciones de la DAC y que se la ha encontrado Aeronavegable; véase el reporte de inspección Nº". Además, todas las notas hechas en el libro de vuelo y en este formulario deberán llevar el nombre del inspector o mecánico, número y clase de licencia, y la fecha.

3. FUSELAJE. Inspeccione cuidadosamente el fuselaje, o casco, por su condición general; tela o cubierta metálica por deterioros, distorsión, remaches, aditamentos, otras evidencias de falla, y seguridad de acoplamiento. Los varios sistemas y componentes de este grupo deben estar instalados adecuadamente, sin defectos y que estén operando satisfactoriamente. La misma inspección general se aplicará en el caso de aeronaves menos pesadas que el aire para determinar la condición de la envoltura, bolsas de gas, tanques de lastre, etc. En las aeronaves de alas rotativas sígase las instrucciones del Manual de Mantenimiento del fabricante para la inspección de la transmisión del rotor. Lubrique las partes que lo requieran.

4. CABINAS. Chequee tanto la cabina de pilotos como la de pasajeros por limpieza, y equipo suelto que pueda estorbar los controles; asientos y cinturones por condición y defectos aparentes; ventanas y parabrisas por deterioros o quebraduras; instrumentos por operación adecuada, montaje y marcación; controles de vuelo y motores por instalación y operación; baterías por instalación y carga apropiada; los demás sistemas por instalación, defectos aparentes y obvios, y seguridad de acoplamiento. El procedimiento de inspección arriba indicado se aplicará al carro de control de las aeronaves menos pesadas que el aire. Lubrique las partes que lo requieran.

5. MOTORES. Quite todo el capote y haga una inspección visual de toda la sección del motor por evidencia de excesivo aceite, combustible, o derrame hidráulico. Busque el origen de todos y cada uno de los derrames para que puedan ser corregidos. Chequee todos los pernos y tuercas por ajustes o defectos obvios. Inspeccione el montaje del motor por rajaduras, ajustes del montaje, y seguridad de los aditamentos del motor para el montaje. Cerciórese de que los amortiguadores están en buenas condiciones. Examine los controles del motor por defectos, adecuada carrera, rozamientos y frenos de barriletes (turnbuckles); líneas por derrames y mangueras y abrazaderas por condición y ajuste. Chequee los tubos de escape por rajaduras u otros defectos y acoplamiento satisfactorio. Examine los accesorios por aparentes defectos y seguridad de montaje. Inspeccione los demás sistemas por adecuada instalación, condición general, defectos y acoplamientos. Inspeccione el capote por rajaduras u otros defectos. En aeronaves de alas rotativas inspeccione la caja principal de la transmisión del rotor por defectos obvios de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique adecuadamente las partes que lo requieran.

6. TREN DE ATERRIZAJE. Examine el tren de aterrizaje por condición general y seguridad en el acoplamiento de todas sus unidades. Cerciórese del correcto nivel del aceite del amortiguador, o algún otro sistema de amortiguación, están en buenas condiciones. Inspeccione todos los enganches, armazones, y miembros por evidencia de falta o exceso de uso, fatiga, distorsión, y seguridad de acoplamiento. Cerciórese de que el mecanismo de retracción y seguro, si lo hay,

están operando satisfactoriamente. Chequee líneas hidráulicas por derrames y el sistema eléctrico por peladuras y propia operación de los switches. Quite las ruedas y examínelas por rajaduras u otros defectos; llantas por cortes; frenos por ajustes apropiados. Lubrique todo el sistema del tren de aterrizaje. Si hay botes o skies inspecciónelos por seguridad de acoplamiento, condición general, y algún defecto obvio o aparente.

7. ALA Y SECCION CENTRAL. Determine la aeronavegabilidad de las alas y la sección central con una inspección completa de la condición general de todos sus componentes; tela o metal por deterioros, distorsión, malos remaches, aditamentos del entelado, otras evidencias de fallas, y por seguridad de acoplamiento. Esta inspección debe incluir los varios sistemas instalados en las alas. Aeronaves de alas rotativas serán inspeccionadas de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

8. EMPENAJE. Inspeccione toda la sección del empenaje por su condición general; tela o metal por deterioros, distorsión, aditamentos al entelado o cubierta metálica, otras evidencias de falla, y por seguridad de acoplamiento. Los componentes y sistemas que completan todo el conjunto del empenaje deberán recibir la atención y deberá determinarse de que están adecuadamente instalados y funcionando satisfactoriamente. Aeronave más livianas que el aire deberán ser inspeccionadas de la misma manera. Los helicópteros deberán tener una inspección del rotor de la cola de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

9. HELICES. Examine cuidadosamente todas las partes de las hélices por picaduras, rajaduras, dobladuras, o derrames de aceite, si es controlada hidráulicamente. Asegúrese de que todos los pernos están ajustados y correctamente asegurados. Chequee el sistema descongelador de la hélice por operación correcta o defectos obvios. Asegúrese de que el mecanismo de control trabaja satisfactoriamente, está instalado adecuadamente, y que los controles trabajan bien en toda su carrera. Lubrique las partes que lo requieran.

10. RADIO. Inspeccione el equipo de radio y electrónica por instalación y seguridad de montaje. Asegúrese de que los alambres y conductos están adecuadamente instalados para prevenir corto-circuitos y que no hay defectos obvios. Cerciórese de que los aislamientos y forros están adecuadamente instalados y en buenas condiciones. Si hay instaladas antenas de arrastre, inspecciónelas en todo su mecanismo por seguridad y funcionamiento satisfactorio.

11. MISCELANEOS. Si los hay, cerciórese de que el equipo y sus componentes están instalados de acuerdo con prácticas convencionales aceptadas, y que aquellas partes están funcionando satisfactoriamente.

REPUBLICA DE COSTA RICA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REPORTE DE INSPECCION PERIODICA DE AERONAVES

(INSTRUCCIONES EN EL REVERSO DE ESTA HOJA)

REPORTE No. _____

1. MARCA <i>Piper</i>	MODELO <i>Super Cub</i>	No. DE SERIE <i>100700000</i>	NACIONALIDAD <i>Costarricense</i>
2. INSPECCION			MATRICULA <i>T1 289</i>

(INDIQUE SI ES O NO AERONAVEGABLE MARCANDO (✓) EN EL CUADRO APROPIADO)

3. FUSELAJE	SI	NO	4. CABINAS	SI	NO	5. MOTORES	SI	NO
a. Estructura fuselaje	✓		a. Sistema combustible	✓		a. Sistema combustible		✓
b. Tela-metal	✓		b. Sistema lubricación	✓		b. Sistema aceite-tanques		✓
c. Refuerzos externos	-		c. Sistema eléctrico	-		c. Ignición-electricidad		✓
d. Mecanismo de los controles	✓		d. Baterías	✓		d. Escapes		✓
e. Sistema eléctrico	-		e. Sistema hidráulico	✓		e. Sistema enfriamiento		✓
f. Sistema hidráulico	-		f. Instrumentos	✓		f. Control motores		✓
g. Sist. Combustible-Tanques	✓		g. Controles-vuelo-motor	✓		g. Planta poder-general		✓
h. Puertas escape	-		h. Asientos- literos	✓		h. Supercargadores		-
i. Compartimento de carga	-		i. Cinturones seguridad	✓		i. Sistema calor-ventilador		-
j. Cigüenal del rotor	-		j. Sistema alarma incendio	-		j. Montaje		-
k. Casco	-		k. Sist. extinguid. de incendio	-		k. Accesorios		✓
l. Envoltura (Globos)	-		l. Calfacción-Ventilación	✓		l. Capote		✓
m. Bolsas de gas	-		m. Ventanas-parabrisas	✓		m. Caja trans. rotor		-
n. Tanques de lastre	✓		n. Carro de Control	-				

6. TREN DE ATERRIZAJE	SI	NO	7. ALAS-SECCION CENTRAL	SI	NO	8. EMPENAJE	SI	NO
a. Tren principal	✓		a. Superficies fijas	✓		a. Superficie fija		✓
b. Patin cola-nariz	✓		b. Superficies movibles	✓		b. Superficie movable		✓
c. Seguros (latches)	-		c. Tela-metal	✓		c. Tela-metal		✓
d. Mecanismo retractable	-		d. Refuerzos externos	-		d. Refuerzos externos		-
e. Acoplamiento	-		e. Acoplamiento ala	-		e. Acoplamiento		-
f. Sistema eléctrico	-		f. Mecanismo control vuelo	✓		f. Mecanismo control vuelo		✓
g. Sistema hidráulico	-		g. Sist. combustible-tanques	✓		g. Sistema eléctrico		-
h. Ruedas frenos	✓		h. Sistema eléctrico	-		h. Sistema hidráulico		-
i. Flotadores	-		i. Sistema hidráulico	-		i. Sistema descongelador		-
j. Montaje	-		j. Sistema descongelador	-		j. Mecan. seguro-control		-
k. Patines (Skis)	-		k. Mecan. seguro-control	-		k. Palas rotor cola		-
			l. Palas rotor principal	-				

9. HELICES	SI	NO	10. RADIO	SI	NO	11. MISCELÁNEOS	SI	NO
a. Palas	✓		a. Recibidor			a. Sistema luces posición		
b. Cubo			b. Transmisor			b. Botiquín-equip. emergencia		
c. Mecanismo de control	✓		c. Antenas-aislantes			c. Inst. indust. propaganda		
d. Accesorios	-		d. Forros-blindajes			d. Inst. protécnica		
e. Accesorios	-		e. ADF recep-loops			e. Sistema inject. agua		
f. Descongeladores	-		f. Dinamotor			f. Sistema dilución aceite		
			g. Planta poder auxiliar					
			h. Equipo electrónico					

SERVICIO CESSNA
TALLERES AUTORIZADOS

SERVICIO PARA REPARACION Y MANTENIMIENTO

DE SI NO SI NO

a. Sistema luces posición

b. Botiquín-equip. emergencia

c. Inst. indust. propaganda

d. Inst. protécnica

e. Sistema inject. agua

f. Sistema dilución aceite

12. FIRMA

LICENCIA, CLASE Y NUMERO

LUGAR Y FECHA

Armando Montenegro 144 MAN-6

San José, C.R. 1962

INSTRUCCIONES

Este formulario deberá ser llenado con tinta o lápiz indeleble por mecánico(s) licenciado(s) por la DAC. Deberá usarse este formulario en las inspecciones periódicas requeridas cada 100 horas de operación de las aeronaves, excepto aquellas aeronaves que tienen un sistema continuo de inspecciones aprobados por el Director de la DAC. Las aeronaves que son presentadas para su inspección anual, previa a la obtención o renovación de su certificado de aeronavegabilidad, deberá llenar este formulario el inspector que la DAC designe. Copias firmadas serán emitidas para los propietarios, arrendatarios u operadores de aeronaves. Este formulario es aplicable para todas las aeronaves, inclusive las aeronaves más livianas que el aire.

Antes de la inspección, todas las puertas y ventanas de inspección, capotes, etc. serán abiertos o removidos del avión y motores; y el avión y los motores serán limpiados en su totalidad para que puedan relejarse y facilitar la apreciación de las condiciones existentes.

La aeronavegabilidad de la aeronave se determinará por una inspección minuciosa de los grupos del 3 al 11. La inspección se efectuará siguiendo prácticas convencionales de inspección, con las instrucciones abajo mencionadas y los procedimientos de inspección recomendados por los fabricantes; se observará, además, la información suplementaria del servicio efectuado de mantenimiento. Todas las secciones y partes deberán estar en conformidad con las regulaciones de la DAC y el "Reglamento del aire" aprobado por la DAC, antes de que puedan ser declarados como aeronavegables.

La inspección de cada parte se marcará con un (V) en el cuadro apropiado. Márquese sólo los cuadros de las partes aplicables a la aeronave que se inspecciona; y tache con una raya las partes no aplicables. Si la inspección revela una condición insatisfactoria se marcará en el cuadro apropiado de la columna de "NO". Una marca en cada cuadro de una determinada parte indicará que existió una condición insatisfactoria pero que fue corregida. Todos los chequeos anotados en este formulario deben ser basados en las condiciones encontradas al momento en que la aeronave fue inspeccionada.

Al completar la inspección y luego de las reparaciones necesarias, si hay alguna, el reporte será firmado por el Inspector o mecánico encargado de la inspección. Escríbase en el libro de vuelo una breve nota sobre la inspección efectuada, y si ésta ha sido satisfactoria se anotará en el libro de vuelo una declaración como la siguiente: "Se certifica que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con las regulaciones de la DAC y que se la ha encontrado Aeronavegable; véase el reporte de inspección N°". Además, todas las notas hechas en el libro de vuelo y en este formulario deberán llevar el nombre del inspector o mecánico, número y clase de licencia, y la fecha.

3. FUSELAJE. Inspeccione cuidadosamente el fuselaje, o casco, por su condición general; tela o cubierta metálica por deterioros, distorsión, remaches, aditamentos, otras evidencias de falla, y seguridad de acoplamiento. Los varios sistemas y componentes de este grupo deben estar instalados adecuadamente, sin defectos y que estén operando satisfactoriamente. La misma inspección general se aplicará en el caso de aeronaves menos pesadas que el aire para determinar la condición de la envoltura, bolsas de gas, tanques de lastre, etc. En las aeronaves de alas rotativas sígase las instrucciones del Manual de Mantenimiento del fabricante para la inspección de la transmisión del rotor. Lubrique las partes que lo requieran.

4. CABINAS. Chequee tanto la cabina de pilotos como la de pasajeros por limpieza, y equipo suelto que pueda estorbar los controles; asientos y cinturones por condición y defectos aparentes; ventañas y parabrisas por deterioros o quebraduras; instrumentos por operación adecuada, montaje y marcación; controles de vuelo y motores por instalación y operación; baterías por instalación y carga apropiada; los demás sistemas por instalación, defectos aparentes y obvios, y seguridad de acoplamiento. El procedimiento de inspección arriba indicado se aplicará al carro de control de las aeronaves menos pesadas que el aire. Lubrique las partes que lo requieran.

5. MOTORES. Quite todo el capote y haga una inspección visual de toda la sección del motor por evidencia de excesivo aceite, combustible, o derrame hidráulico. Busque el origen de todos y cada uno de los derrames para que puedan ser corregidos. Chequee todos los pernos y tuercas por ajustes o defectos obvios. Inspeccione el montaje del motor por rajaduras, ajustes del montaje, y seguridad de los aditamentos del motor para el montaje. Cerciórese de que los amortiguadores están en buenas condiciones. Examine los controles del motor por defectos, adecuada carrera, rozamientos y mangueras y abrazaderas por condición y ajuste. Chequee los tubos de escape por rajaduras u otros defectos y acoplamiento satisfactorio. Examine los accesorios por aparentes defectos y seguridad de montaje. Inspeccione los demás sistemas por adecuada instalación, condición general, defectos y acoplamientos. Inspeccione el capote por rajaduras u otros defectos. En aeronaves de alas rotativas inspeccione la caja principal de la transmisión del rotor por defectos obvios de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique adecuadamente las partes que lo requieran.

6. TREN DE ATERRIZAJE. Examine el tren de aterrizaje por condición general y seguridad en el acoplamiento de todas sus unidades. Cerciórese del correcto nivel del aceite del amortiguador, o algún otro sistema de amortiguación, están en buenas condiciones. Inspeccione todos los enganches, armazones, y miembros por evidencia de falta o exceso de uso, fatiga, distorsión, y seguridad de acoplamiento. Cerciórese de que el mecanismo de retracción y seguro, si lo hay,

están operando satisfactoriamente. Chequee líneas hidráulicas por derrames y el sistema eléctrico por peladuras y propia operación de los switches. Quite las ruedas y examínelas por rajaduras u otros defectos; llantas por cortes; frenos por ajustes apropiados. Lubrique todo el sistema del tren de aterrizaje. Si hay botes o skies inspecciónelos por seguridad de acoplamiento, condición general, y algún defecto obvio o aparente.

7. ALA Y SECCION CENTRAL. Determine la aeronavegabilidad de las alas y la sección central con una inspección completa de la condición general de todos sus componentes; tela o metal por deterioros, distorsión, malos remaches, aditamentos del entelado, otras evidencias de fallas, y por seguridad de acoplamiento. Esta inspección debe incluir los varios sistemas instalados en las alas. Aeronaves de alas rotativas serán inspeccionadas de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

8. EMPENAJE. Inspeccione toda la sección del empenaje por su condición general; tela o metal por deterioros, distorsión, aditamentos al entelado o cubierta metálica, otras evidencias de falla, y por seguridad de acoplamiento. Los componentes y sistemas que completan todo el conjunto del empenaje deberán recibir la atención y deberá determinarse de que están adecuadamente instalados y funcionando satisfactoriamente. Aeronave más livianas que el aire deberán ser inspeccionadas de la misma manera. Los helicópteros deberán tener una inspección del rotor de la cola de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

9. HELICES. Examine cuidadosamente todas las partes de las hélices por picaduras, rajaduras, dobladuras, o derrames de aceite, si es controlada hidráulicamente. Asegúrese de que todos los pernos están ajustados y correctamente asegurados. Chequee el sistema descongelador de la hélice por operación correcta o defectos obvios. Asegúrese de que el mecanismo de control trabaja satisfactoriamente, está instalado adecuadamente, y que los controles trabajan bien en toda su carrera. Lubrique las partes que lo requieran.

10. RADIO. Inspeccione el equipo de radio y electrónica por instalación y seguridad de montaje. Asegúrese de que los alambres y conductos están adecuadamente instalados para prevenir corto-circuitos y que no hay defectos obvios. Cerciórese de que los aislamientos y forros están adecuadamente instalados y en buenas condiciones. Si hay instaladas antenas de arrastre, inspecciónelas en todo su mecanismo por seguridad y funcionamiento satisfactorio.

11. MISCELANEOS. Si los hay, cerciórese de que el equipo y sus componentes están instalados de acuerdo con prácticas convencionales aceptadas, y que aquellas partes están funcionando satisfactoriamente.

REPUBLICA DE COSTA RICA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REPORTE DE INSPECCION PERIODICA DE AERONAVES

(INSTRUCCIONES EN EL REVERSO DE ESTA HOJA)

REPORTE No. _____

1. MARCA <i>Pittor</i>	MODELO <i>Superbub</i>	No. DE SERIE	NACIONALIDAD <i>Costarricense</i>	MATRICULA <i>71289</i>
---------------------------	---------------------------	--------------	--------------------------------------	---------------------------

2. INSPECCION (INDIQUE SI ES O NO AERONAVEGABLE MARCANDO (✓) EN EL CUADRO APROPIADO)

3. FUSELAJE	SI	NO	4. CABINAS	SI	NO	5. MOTORES	SI	NO
a. Estructura fuselaje	✓		a. Sistema combustible	✓		a. Sistema combustible	✓	
b. Tela-metal	✓		b. Sistema lubricación	✓		b. Sistema aceite-tanques	✓	
c. Refuerzos externos	✓		c. Sistema eléctrico	✓		c. Ignición-electricidad	✓	
d. Mecanismo de los controles	✓		d. Baterías	✓		d. Escapes	✓	
e. Sistema eléctrico	✓		e. Sistema hidráulico	✓		e. Sistema enfriamiento	✓	
f. Sistema hidráulico	✓		f. Instrumentos	✓		f. Control motores	✓	
g. Sist. Combustible-Tanques	✓		g. Controles-vuelo-motor	✓		g. Planta poder-general	✓	
h. Puertas escape	✓		h. Asientos-litoxas	✓		h. Supercargadores	✓	
i. Compartimento de carga	✓		i. Cinturones seguridad	✓		i. Sistema calor-ventilador	✓	
j. Cigüenal del rotor	✓		j. Sistema alarma incendio	✓		j. Montaje	✓	
k. Casco	✓		k. Sist. extinguid. de incendio	✓		k. Accesorios	✓	
l. Envoltura (Globos)	✓		l. Calefacción-Ventilación	✓		l. Capote	✓	
m. Bolsas de gas	✓		m. Ventanas-parabrisas	✓		m. Caja trans. rotor	✓	
n. Tanques de lastre	✓		n. Carro de Control	✓				

6. TREN DE ATERRIZAJE	SI	NO	7. ALAS-SECCION CENTRAL	SI	NO	8. EMPENAJE	SI	NO
a. Tren principal	✓		a. Superficies fijas	✓		a. Superficie fija	✓	
b. Patin cola-mariz	✓		b. Superficies movibles	✓		b. Superficie movable	✓	
c. Seguros (latches)	✓		c. Tela-metal	✓		c. Tela-metal	✓	
d. Mecanismo retractable	✓		d. Refuerzos externos	✓		d. Refuerzos externos	✓	
e. Acoplamiento	✓		e. Acoplamiento ala	✓		e. Acoplamiento	✓	
f. Sistema eléctrico	✓		f. Mecanismo control vuelo	✓		f. Mecanismo control vuelo	✓	
g. Sistema hidráulico	✓		g. Sist. combustible-tanques	✓		g. Sistema eléctrico	✓	
h. Ruedas frenos	✓		h. Sistema eléctrico	✓		h. Sistema hidráulico	✓	
i. Flotadores	✓		i. Sistema hidráulico	✓		i. Sistema descongelador	✓	
j. Montaje	✓		j. Sistema descongelador	✓		j. Mecan. seguro-control	✓	
k. Patines (Skis)	✓		k. Mecan. seguro-control	✓		k. Palas rotor cola	✓	
			l. Palas rotor principal	✓				

9. HELICES	SI	NO	10. RADIO	SI	NO	11. MISCELANEOS	SI	NO
a. Palas	✓		a. Recibidor	✓		a. Sistema luces posición	✓	
b. Cubo	✓		b. Transmisor	✓		b. Botiquin-equipos emerg.	✓	
c. Mecanismo de control	✓		c. Antenas-aislantes	✓		c. Inf. Indust. propaganda	✓	
d. Accesorios	✓		d. Forros-blindajes	✓		d. Inst. pirotécnica	✓	
e. Accesorios	✓		e. ADF recep-loops	✓		e. Sistema inject. agua	✓	
f. Descongeladores	✓		f. Dinamotor	✓		f. Sistema dilución aceite	✓	
			g. Planta poder auxiliar	✓				
			h. Equipo electrónico	✓				

SERVICIO CESSNA
TALLERES AUTORIZADOS
REPARACION Y MANTENIMIENTO
S. N. D. J. COSTA RICA
HERNAN MONTEVEDEO B.

12. FIRMA <i>Hernan Montevideo</i>	LICENCIA, CLASE Y NUMERO <i>144 MAN-6</i>	LUGAR Y FECHA <i>Sabana 7-Rich. G.I.</i>
---------------------------------------	--	---

INSTRUCCIONES

Este formulario deberá ser llenado con tinta o lápiz indeleble por mecánico(s) licenciado(s) por la DAC. Deberá usarse este formulario en las inspecciones periódicas requeridas cada 100 horas de operación de las aeronaves, excepto aquellas aeronaves que tienen un sistema continuo de inspecciones aprobados por el Director de la DAC. Las aeronaves que son presentadas para su inspección anual, previa a la obtención o renovación de su certificado de aeronavegabilidad, deberá llenar este formulario el inspector que la DAC designe. Copias firmadas serán emitidas para los propietarios, arrendatarios u operadores de aeronaves. Este formulario es aplicable para todas las aeronaves, inclusive las aeronaves más livianas que el aire.

Antes de la inspección, todas las puertas y ventanas de inspección, capotes, etc. serán abiertos o removidos del avión y motores; y el avión y los motores serán limpiados en su totalidad para que puedan reflejar y facilitar la apreciación de las condiciones existentes.

La aeronavegabilidad de la aeronave se determinará por una inspección minuciosa de los grupos del 3 al 11. La inspección se efectuará siguiendo prácticas convencionales de inspección, con las instrucciones abajo mencionadas y los procedimientos de inspección recomendados por los fabricantes; se observará, además, la información suplementaria del servicio efectuado de mantenimiento. Todas las secciones y partes deberán estar en conformidad con las regulaciones de la DAC y el "Reglamento del aire" aprobado por la DAC, antes de que puedan ser declarados como aeronavegables.

La inspección de cada parte se marcará con un (V) en el cuadro apropiado. Márquese sólo los cuadros de las partes aplicables a la aeronave que se inspecciona; y tache con una raya las partes no aplicables. Si la inspección revela una condición insatisfactoria se marcará en el cuadro apropiado de la columna de "NO". Una marca en cada cuadro de una determinada parte indicará que existió una condición insatisfactoria pero que fue corregida. Todos los chequeos anotados en este formulario deben ser basados en las condiciones encontradas al momento en que la aeronave fue inspeccionada.

Al completar la inspección y luego de las reparaciones necesarias, si hay alguna, el reporte será firmado por el inspector o mecánico encargado de la inspección. Escribese en el libro de vuelo una breve nota sobre la inspección efectuada, y si ésta ha sido satisfactoria se anotará en el libro de vuelo una declaración como la siguiente: "Se certifica que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con las regulaciones de la DAC y que se la ha encontrado Aeronavegable; véase el reporte de inspección N°". Además, todas las notas hechas en el libro de vuelo y en este formulario deberán llevar el nombre del inspector o mecánico, número y clase de licencia, y la fecha.

3. FUSELAJE. Inspeccione cuidadosamente el fuselaje, o casco, por su condición general; tela o cubierta metálica por deterioros, distorsión, remaches, aditamentos, otras evidencias de falla, y seguridad de acoplamiento. Los varios sistemas y componentes de este grupo deben estar instalados adecuadamente, sin defectos y que estén operando satisfactoriamente. La misma inspección general se aplicará en el caso de aeronaves menos pesadas que el aire para determinar la condición de la envoltura, bolsas de gas, tanques de lastre, etc. En las aeronaves de alas rotativas sigase las instrucciones del Manual de Mantenimiento del fabricante para la inspección de la transmisión del rotor. Lubrique las partes que lo requieran.

4. CABINAS. Chequee tanto la cabina de pilotos como la de pasajeros por limpieza, y equipo suelto que pueda estorbar los controles; asientos y cinturones por condición y defectos aparentes; ventanas y parabrisas por deterioros o quebraduras; instrumentos por operación adecuada, montaje y marcación; controles de vuelo y motores por instalación y operación; baterías por instalación y carga apropiada; los demás sistemas por instalación, defectos aparentes y obvios, y seguridad de acoplamiento. El procedimiento de inspección arriba indicado se aplicará al carro de control de las aeronaves menos pesadas que el aire. Lubrique las partes que lo requieran.

5. MOTORES. Quite todo el capote y haga una inspección visual de toda la sección del motor por evidencia de excesivo aceite, combustible, o derrame hidráulico. Busque el origen de todos y cada uno de los derrames para que puedan ser corregidos. Chequee todos los pernos y tuercas por ajustes o defectos obvios. Inspeccione el montaje del motor por rajaduras, ajustes del montaje, y seguridad de los aditamentos del motor para el montaje. Cerciórese de que los amortiguadores están en buenas condiciones. Examine los controles del motor por defectos, adecuada carrera, rozamientos y frenos de barriletes (turnbuckles); líneas por derrames y mangueras y abrazaderas por condición y ajuste. Chequee los tubos de escape por rajaduras u otros defectos y acoplamiento satisfactorio. Examine los accesorios por aparentes defectos y seguridad de montaje. Inspeccione los demás sistemas por adecuada instalación, condición general, defectos y acoplamientos. Inspeccione el capote por rajaduras u otros defectos. En aeronaves de alas rotativas inspeccione la caja principal de la transmisión del rotor por defectos obvios de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique adecuadamente las partes que lo requieran.

6. TREN DE ATERRIZAJE. Examine el tren de aterrizaje por condición general y seguridad en el acoplamiento de todas sus unidades. Cerciórese del correcto nivel del aceite del amortiguador, o algún otro sistema de amortiguación, están en buenas condiciones. Inspeccione todos los enganches, armazones, y miembros por evidencia de falta o exceso de uso, fatiga, distorsión, y seguridad de acoplamiento. Cerciórese de que el mecanismo de retracción y seguro, si lo hay,

están operando satisfactoriamente. Chequee líneas hidráulicas por derrames y el sistema eléctrico por peladuras y propia operación de los switches. Quite las ruedas y examínelas por rajaduras u otros defectos; llantas por cortes; frenos por ajustes apropiados. Lubrique todo el sistema del tren de aterrizaje. Si hay botes o skies inspecciónelos por seguridad de acoplamiento, condición general, y algún defecto obvio o aparente.

7. ALA Y SECCION CENTRAL. Determine la aeronavegabilidad de las alas y la sección central con una inspección completa de la condición general de todos sus componentes; tela o metal por deterioros, distorsión, malos remaches, aditamentos del entelado, otras evidencias de fallas, y por seguridad de acoplamiento. Esta inspección debe incluir los varios sistemas instalados en las alas. Aeronaves de alas rotativas serán inspeccionadas de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

8. EMPENAJE. Inspeccione toda la sección del empenaje por su condición general; tela o metal por deterioros, distorsión, aditamentos al entelado o cubierta metálica, otras evidencias de falla, y por seguridad de acoplamiento. Los componentes y sistemas que completan todo el conjunto del empenaje deberán recibir la atención y deberá determinarse de que están adecuadamente instalados y funcionando satisfactoriamente. Aeronave más livianas que el aire deberán ser inspeccionadas de la misma manera. Los helicópteros deberán tener una inspección del rotor de la cola de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

9. HELICES. Examine cuidadosamente todas las partes de las hélices por picaduras, rajaduras, dobladuras, o derrames de aceite, si es controlada hidráulicamente. Asegúrese de que todos los pernos están ajustados y correctamente asegurados. Chequee el sistema descongelador de la hélice por operación correcta o defectos obvios. Asegúrese de que el mecanismo de control trabaja satisfactoriamente, está instalado adecuadamente, y que los controles trabajan bien en toda su carrera. Lubrique las partes que lo requieran.

10. RADIO. Inspeccione el equipo de radio y electrónica por instalación y seguridad de montaje. Asegúrese de que los alambres y conductos están adecuadamente instalados para prevenir corto-circuitos y que no hay defectos obvios. Cerciórese de que los aislamientos y forros están adecuadamente instalados y en buenas condiciones. Si hay instaladas antenas de arrastre, inspecciónelas en todo su mecanismo por seguridad y funcionamiento satisfactorio.

11. MISCELANEOS. Si los hay, cerciórese de que el equipo y sus componentes están instalados de acuerdo con prácticas convencionales aceptadas, y que aquellas partes están funcionando satisfactoriamente.

REPUBLICA DE COSTA RICA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Vanolli

REPORTE DE INSPECCION PERIODICA DE AERONAVES

(INSTRUCCIONES EN EL REVERSO DE ESTA HOJA)

REPORTE No. _____

1. MARCA <i>Piper</i>	MODELO <i>PA-18</i>	No. DE SERIE	NACIONALIDAD <i>Costarricense</i>	MATRICULA <i>T1289-C</i>
--------------------------	------------------------	--------------	--------------------------------------	-----------------------------

2. INSPECCION (INDIQUE SI ES O NO AERONAVEGABLE MARCANDO (✓) EN EL CUADRO APROPIADO)

3. FUSELAJE	SI NO	4. CABINAS	SI NO	5. MOTORES	SI NO
a. Estructura fuselaje	✓	a. Sistema combustible	✓	a. Sistema combustible	✓
b. Tela-metal	✓	b. Sistema lubricación	✓	b. Sistema aceite-tanques	✓
c. Refuerzos externos	✓	c. Sistema eléctrico	✓	c. Ignición-electricidad	✓
d. Mecanismo de los controles	✓	d. Baterías	✓	d. Escapes	✓
e. Sistema eléctrico	✓	e. Sistema hidráulico	✓	e. Sistema enfriamiento	✓
f. Sistema hidráulico	✓	f. Instrumentos	✓	f. Control motor	✓
g. Sist. Combustible-Tanques	✓	g. Controles-vuelo-motor	✓	g. Planta poder-general	✓
h. Puertas escape	✓	h. Asientos-liters	✓	h. Supercargadores	✓
i. Compartimento de carga	✓	i. Cinturones seguridad	✓	i. Sistema calor-ventilador	✓
j. Cigüenal del rotor	✓	j. Sistema alarma incendio	✓	j. Montaje	✓
k. Casco	✓	k. Sist. extinguid. de incendio	✓	k. Accesorios	✓
l. Envoltura (Globos)	✓	l. Calefacción-Ventilación	✓	l. Capote	✓
m. Bolsas de gas	✓	m. Ventanas-parabrisas	✓	m. Caja trans. rotor	✓
n. Tanques de lastre	✓	n. Carro de Control	✓		

6. TREN DE ATERRIZAJE	SI NO	7. ALAS-SECCION CENTRAL	SI NO	8. EMPENAJE	SI NO
a. Tren principal	✓	a. Superficies fijas	✓	a. Superficie fija	✓
b. Patin cola-nariz	✓	b. Superficies móviles	✓	b. Superficie movable	✓
c. Seguros (latches)	✓	c. Tela-metal	✓	c. Tela-metal	✓
d. Mecanismo retractable	✓	d. Refuerzos externos	✓	d. Refuerzos externos	✓
e. Acoplamiento	✓	e. Acoplamiento ala	✓	e. Acoplamiento	✓
f. Sistema eléctrico	✓	f. Mecanismo control vuelo	✓	f. Mecanismo control vuelo	✓
g. Sistema hidráulico	✓	g. Sist. combustible-tanques	✓	g. Sistema eléctrico	✓
h. Ruedas frenos	✓	h. Sistema eléctrico	✓	h. Sistema hidráulico	✓
i. Flotadores	✓	i. Sistema hidráulico	✓	i. Sistema descongelador	✓
j. Montaje	✓	j. Sistema descongelador	✓	j. Mecan. seguro-control	✓
k. Patines (Skis)	✓	k. Mecan. seguro-control	✓	k. Palas rotor cola	✓
		l. Palas rotor principal	✓		

9. HELICES	SI NO	10. RADIO	SI NO	11. MISCELANEOS	SI NO
a. Palas	✓	a. Recibidor	✓	a. Sistema luces posición	✓
b. Cubo	✓	b. Transmisor	✓	b. Botiquín-equipos emerg.	✓
c. Mecanismo de control	✓	c. Antenas-aislantes	✓	c. Inst. indust.-propaganda	✓
d. Accesorios	✓	d. Otros blindajes	✓	d. Inst. pirotécnica	✓
e. Accesorios	✓	e. Ejemplos	✓	e. Sistema inyect. agua	✓
f. Descongeladores	✓	f. Planta poder auxiliar	✓	f. Sistema dilución aceite	✓
		g. Equipo electrónico	✓		

SERVICIO DE MANTENIMIENTO
TA (T) REPARACIONES
REPARACIONES
 g. Planta poder auxiliar
 h. Equipo electrónico
 SAN JOSE COSTA RICA
HERNAN MONTEVERDE B.

12. FIRMA <i>Hernan Monteverde</i>	LICENCIA, CLASE Y NÚMERO <i>144 M/FIN-6</i>	LUGAR Y FECHA <i>Costa 7-1961</i>
---------------------------------------	--	--------------------------------------

INSTRUCCIONES

Este formulario deberá ser llenado con tinta o lápiz indeleble por mecánico(s) licenciado(s) por la DAC. Deberá usarse este formulario en las inspecciones periódicas requeridas cada 100 horas de operación de las aeronaves, excepto aquellas aeronaves que tienen un sistema continuo de inspecciones aprobados por el Director de la DAC. Las aeronaves que son presentadas para su inspección anual, previa a la obtención o renovación de su certificado de aeronavegabilidad, deberá llenar este formulario el inspector que la DAC designe. Copias firmadas serán emitidas para los propietarios, arrendatarios u operadores de aeronaves. Este formulario es aplicable para todas las aeronaves, inclusive las aeronaves más livianas que el aire.

Antes de la inspección, todas las puertas y ventanas de inspección, capotes, etc. serán abiertos o removidos del avión y motores; y el avión y los motores serán limpiados en su totalidad para que puedan reflejar y facilitar la apreciación de las condiciones existentes.

La aeronavegabilidad de la aeronave se determinará por una inspección minuciosa de los grupos del 3 al 11. La inspección se efectuará siguiendo prácticas convencionales de inspección, con las instrucciones abajo mencionadas y los procedimientos de inspección recomendados por los fabricantes; se observará, además, la información suplementaria del servicio efectuado de mantenimiento. Todas las secciones y partes deberán estar en conformidad con las regulaciones de la DAC y el "Reglamento del aire" aprobado por la DAC, antes de que puedan ser declarados como aeronavegables.

La inspección de cada parte se marcará con un (V) en el cuadro apropiado. Márquese sólo los cuadros de las partes aplicables a la aeronave que se inspecciona; y tache con una raya las partes no aplicables. Si la inspección revela una condición insatisfactoria se marcará en el cuadro apropiado de la columna de "NO". Una marca en cada cuadro de una determinada parte indicará que existió una condición insatisfactoria pero que fue corregida. Todos los chequeos anotados en este formulario deben ser basados en las condiciones encontradas al momento en que la aeronave fue inspeccionada.

Al completar la inspección y luego de las reparaciones necesarias, si hay alguna, el reporte será firmado por el Inspector o mecánico encargado de la inspección. Escríbase en el libro de vuelo una breve nota sobre la inspección efectuada, y si ésta ha sido satisfactoria se anotará en el libro de vuelo una declaración como la siguiente: "Se certifica que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con las regulaciones de la DAC y que se la ha encontrado Aeronavegable; véase el reporte de inspección N°". Además, todas las notas hechas en el libro de vuelo y en este formulario deberán llevar el nombre del inspector o mecánico, número y clase de licencia, y la fecha.

3. FUSELAJE. Inspeccione cuidadosamente el fuselaje, o casco, por su condición general; tela o cubierta metálica por deterioros, distorsión, remaches, aditamentos, otras evidencias de falla, y seguridad de acoplamiento. Los varios sistemas y componentes de este grupo deben estar instalados adecuadamente, sin defectos y que estén operando satisfactoriamente. La misma inspección general se aplicará en el caso de aeronaves menos pesadas que el aire para determinar la condición de la envoltura, bolsas de gas, tanques de lastre, etc. En las aeronaves de alas rotativas sígase las instrucciones del Manual de Mantenimiento del fabricante para la inspección de la transmisión del rotor. Lubrique las partes que lo requieran.

4. CABINAS. Chequee tanto la cabina de pilotos como la de pasajeros por limpieza, y equipo suelto que pueda estorbar los controles; asientos y cinturones por condición y defectos aparentes; ventanas y parabrisas por deterioros o quebraduras; instrumentos por operación adecuada, montaje y marcación; controles de vuelo y motores por instalación y operación; baterías por instalación y carga apropiada; los demás sistemas por instalación, defectos aparentes y obvios, y seguridad de acoplamiento. El procedimiento de inspección arriba indicado se aplicará al carro de control de las aeronaves menos pesadas que el aire. Lubrique las partes que lo requieran.

5. MOTORES. Quite todo el capote y haga una inspección visual de toda la sección del motor por evidencia de excesivo aceite, combustible, o derrame hidráulico. Busque el origen de todos y cada uno de los derrames para que puedan ser corregidos. Chequee todos los pernos y tuercas por ajustes o defectos obvios. Inspeccione el montaje del motor por rajaduras, ajustes del montaje, y seguridad de los aditamentos del motor para el montaje. Cerciórese de que los amortiguadores están en buenas condiciones. Examine los controles del motor por defectos, adecuada carrera, rozamientos y mangueras y abrazaderas por condición y ajuste. Chequee los tubos de escape por rajaduras u otros defectos y acoplamiento satisfactorio. Examine los accesorios por aparentes defectos y seguridad de montaje. Inspeccione los demás sistemas por adecuada instalación, condición general, defectos y acoplamientos. Inspeccione el capote por rajaduras u otros defectos. En aeronaves de alas rotativas inspeccione la caja principal de la transmisión del rotor por defectos obvios de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique adecuadamente las partes que lo requieran.

6. TREN DE ATERRIZAJE. Examine el tren de aterrizaje por condición general y seguridad en el acoplamiento de todas sus unidades. Cerciórese del correcto nivel del aceite del amortiguador, o algún otro sistema de amortiguación, están en buenas condiciones. Inspeccione todos los enganches, armazones, y miembros por evidencia de falta o exceso de uso, fatiga, distorsión, y seguridad de acoplamiento. Cerciórese de que el mecanismo de retracción y seguro, si lo hay,

están operando satisfactoriamente. Chequee líneas hidráulicas por derrames y el sistema eléctrico por peladuras y propia operación de los switches. Quite las ruedas y examínelas por rajaduras u otros defectos; llantas por cortes; frenos por ajustes apropiados. Lubrique todo el sistema del tren de aterrizaje. Si hay botes o skies inspecciónelos por seguridad de acoplamiento, condición general, y algún defecto obvio o aparente.

7. ALA Y SECCION CENTRAL. Determine la aeronavegabilidad de las alas y la sección central con una inspección completa de la condición general de todos sus componentes; tela o metal por deterioros, distorsión, malos remaches, aditamentos del entelado, otras evidencias de fallas, y por seguridad de acoplamiento. Esta inspección debe incluir los varios sistemas instalados en las alas. Aeronaves de alas rotativas serán inspeccionadas de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

8. EMPENAJE. Inspeccione toda la sección del empenaje por su condición general; tela o metal por deterioros, distorsión, aditamentos al entelado o cubierta metálica, otras evidencias de falla, y por seguridad de acoplamiento. Los componentes y sistemas que completan todo el conjunto del empenaje deberán recibir la atención y deberá determinarse de que están adecuadamente instalados y funcionando satisfactoriamente. Aeronave más livianas que el aire deberán ser inspeccionadas de la misma manera. Los helicópteros deberán tener una inspección del rotor de la cola de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

9. HELICES. Examine cuidadosamente todas las partes de las hélices por picaduras, rajaduras, dobladuras, o derrames de aceite, si es controlada hidráulicamente. Asegúrese de que todos los pernos están ajustados y correctamente asegurados. Chequee el sistema descongelador de la hélice por operación correcta o defectos obvios. Asegúrese de que el mecanismo de control trabaja satisfactoriamente, está instalado adecuadamente, y que los controles trabajan bien en toda su carrera. Lubrique las partes que lo requieran.

10. RADIO. Inspeccione el equipo de radio y electrónica por instalación y seguridad de montaje. Asegúrese de que los alambres y conductos están adecuadamente instalados para prevenir corto-circuitos y que no hay defectos obvios. Cerciórese de que los aislamientos y forros están adecuadamente instalados y en buenas condiciones. Si hay instaladas antenas de arrastre, inspecciónelas en todo su mecanismo por seguridad y funcionamiento satisfactorio.

11. MISCELÁNEOS. Si los hay, cerciórese de que el equipo y sus componentes están instalados de acuerdo con prácticas convencionales aceptadas, y que aquellas partes están funcionando satisfactoriamente.

REPUBLICA DE COSTA RICA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REPORTE DE INSPECCION PERIODICA DE AERONAVES

(INSTRUCCIONES EN EL REVERSO DE ESTA HOJA)

REPORTE No. _____

1. MARCA <i>Diplon</i>	MODELO <i>PA 18-A</i>	No. DE SERIE	NACIONALIDAD <i>Costarricense</i>	MATRICULA <i>T1 289</i>
---------------------------	--------------------------	--------------	--------------------------------------	----------------------------

2. INSPECCION (INDIQUE SI ES O NO AERONAVEGABLE MARCANDO (✓) EN EL CUADRO APROPIADO)

3. FUSELAJE	SI/NO	4. CABINAS	SI/NO	5. MOTORES	SI/NO
a. Estructura fuselaje	✓	a. Sistema combustible	✓	a. Sistema combustible	✓
b. Tela-metal	✓	b. Sistema lubricación	✓	b. Sist. aceite-tanques	✓
c. Refuerzos externos	✓	c. Sistema eléctrico	✓	c. Ignición-electricidad	✓
d. Mecanismo de los controles	✓	d. Baterías	✓	d. Escapes	✓
e. Sistema eléctrico	✓	e. Sistema hidráulico	✓	e. Sist. enfriamiento	✓
f. Sistema hidráulico	✓	f. Instrumentos	✓	f. Control motores	✓
g. Sist. Combustible-Tanques	✓	g. Controles-vuelo-motor	✓	g. Planta poder-general	✓
h. Puertas escape	✓	h. Asientos-literos	✓	h. Supercargadores	✓
i. Compartimento de carga	✓	i. Cinturones seguridad	✓	i. Sist. calor-ventilador	✓
j. Cigüeñal del rotor	✓	j. Sist. alarma incendio	✓	j. Montaje	✓
k. Casco	✓	k. Sist. extinguid. de incendio	✓	k. Accesorios	✓
l. Envoltura (Globos)	✓	l. Calefact.-Ventilac.	✓	l. Capote	✓
m. Bolsas de gas	✓	m. Ventanas-parabrisas	✓	m. Caja trans. rotor	✓
n. Tanques de lastre	✓	n. Carro de Control	✓		
6. TREN DE ATERRIZAJE	SI/NO	7. ALAS-SECCION CENTRAL	SI/NO	8. EMPENAJE	SI/NO
a. Tren principal	✓	a. Superficies fijas	✓	a. Superficie fija	✓
b. Patin cola-maniz	✓	b. Superficies movibles	✓	b. Superficie movable	✓
c. Seguros (latches)	✓	c. Tela-metal	✓	c. Tela-metal	✓
d. Mecanismo retractable	✓	d. Refuerzos externos	✓	d. Refuerzos externos	✓
e. Acoplamiento	✓	e. Acoplamiento ala	✓	e. Acoplamiento	✓
f. Sistema eléctrico	✓	f. Mecanismo control vuelo	✓	f. Mecanismo control vuelo	✓
g. Sistema hidráulico	✓	g. Sist. combustible-tanques	✓	g. Sistema eléctrico	✓
h. Ruedas frenos	✓	h. Sistema eléctrico	✓	h. Sistema hidráulico	✓
i. Flotadores	✓	i. Sistema hidráulico	✓	i. Sist. descongelador	✓
j. Montaje	✓	j. Sistema descongelador	✓	j. Mecan. seguro-control	✓
k. Patines (Skis)	✓	k. Mecan. seguro-control	✓	k. Palas rotor cola	✓
l. Palas rotor principal	✓				
9. HELICES	SI/NO	10. RADIO	SI/NO	11. MISCELANEOS	SI/NO
a. Palas	✓	a. Recibidor	✓	a. Sist. luces posición	✓
b. Cubo	✓	b. Transmisor	✓	b. Botiquín-equip. emerg.	✓
c. Mecanismo de control	✓	c. Antenas-aislantes	✓	c. Inst. indust.-propaganda	✓
d. Accesorios	✓	d. Forros-blindajes	✓	d. Inst. pirotécnica	✓
e. Accesorios	✓	e. ADF recept-loops	✓	e. Sist. inject. agua	✓
f. Descongeladores	✓	f. Dinamotor	✓	f. Sist. dilución aceite	✓
g. Planta poder auxiliar	✓				
h. Equipo electrónico	✓				

12. FIRMA

LICENCIA, CLASE Y NUMERO

LUGAR Y FECHA

*Herminio Montenegro**K4 MFN-6**Sabana Set 23-59*

INSTRUCCIONES

Este formulario deberá ser llenado con tinta o lápiz indeleble por mecánico(s) licenciado(s) por la DAC. Deberá usarse este formulario en las inspecciones periódicas requeridas cada 100 horas de operación de las aeronaves, excepto aquellas aeronaves que tienen un sistema continuo de inspecciones aprobados por el Director de la DAC. Las aeronaves que son presentadas para su inspección anual, previa a la obtención o renovación de su certificado de aeronavegabilidad, deberán llenar este formulario el inspector que la DAC designe. Copias firmadas serán emitidas para los propietarios, arrendatarios u operadores de aeronaves. Este formulario es aplicable para todas las aeronaves, inclusive las aeronaves más livianas que el aire.

Antes de la inspección, todas las puertas y ventanas de inspección, capotes, etc. serán abiertos o removidos del avión y motores; y el avión y los motores serán limpiados en su totalidad para que puedan reflejar y facilitar la apreciación de las condiciones existentes.

La aeronavegabilidad de la aeronave se determinará por una inspección minuciosa de los grupos del 3 al 11. La inspección se efectuará siguiendo prácticas convencionales de inspección, con las instrucciones abajo mencionadas y los procedimientos de inspección recomendados por los fabricantes; se observará, además, la información suplementaria del servicio efectuado de mantenimiento. Todas las secciones y partes deberán estar en conformidad con las regulaciones de la DAC y el "Reglamento del aire" aprobado por la DAC, antes de que puedan ser declarados como aeronavegables.

La inspección de cada parte se marcará con un (V) en el cuadro apropiado. Márquese sólo los cuadros de las partes aplicables a la aeronave que se inspecciona; y tache con una raya las partes no aplicables. Si la inspección revela una condición insatisfactoria se marcará en el cuadro apropiado de la columna de "NO". Una marca en cada cuadro de una determinada parte indicará que existió una condición insatisfactoria pero que fué corregida. Todos los chequeos anotados en este formulario deben ser basados en las condiciones encontradas al momento en que la aeronave fué inspeccionada.

Al completar la inspección y luego de las reparaciones necesarias, si hay alguna, el reporte será firmado por el Inspector o mecánico encargado de la inspección. Escribese en el libro de vuelo una breve nota sobre la inspección efectuada, y si ésta ha sido satisfactoria se anotará en el libro de vuelo una declaración como la siguiente: "Se certifica que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con las regulaciones de la DAC y que se la ha encontrado Aeronavegable; véase el reporte de inspección N°". Además, todas las notas hechas en el libro de vuelo y en este formulario deberán llevar el nombre del inspector o mecánico, número y clase de licencia, y la fecha.

3. FUSELAJE. Inspeccione cuidadosamente el fuselaje, o casco, por su condición general; tela o cubierta metálica por deterioros, distorsión, remaches, aditamentos, otras evidencias de falla, y seguridad de acoplamiento. Los varios sistemas y componentes de este grupo deben estar instalados adecuadamente, sin defectos y que estén operando satisfactoriamente. La misma inspección general se aplicará en el caso de aeronaves menos pesadas que el aire para determinar la condición de la envoltura, bolsas de gas, tanques de lastre, etc. En las aeronaves de alas rotativas sígase las instrucciones del Manual de Mantenimiento del fabricante para la inspección de la transmisión del rotor. Lubrique las partes que lo requieran.

4. CABINAS. Chequee tanto la cabina de pilotos como la de pasajeros por limpieza, y equipo suelto que pueda estorbar los controles; asientos y cinturones por condición y defectos aparentes; ventanas y parabrisas por deterioros o quebraduras; instrumentos por operación adecuada, montaje y marcación; controles de vuelo y motores por instalación y operación; baterías por instalación y carga apropiada; los demás sistemas por instalación, defectos aparentes y obvios, y seguridad de acoplamiento. El procedimiento de inspección arriba indicado se aplicará al carro de control de las aeronaves menos pesadas que el aire. Lubrique las partes que lo requieran.

5. MOTORES. Quite todo el capote y haga una inspección visual de toda la sección del motor por evidencia de excesivo aceite, combustible, o derrame hidráulico. Busque el origen de todos y cada uno de los derrames para que puedan ser corregidos. Chequee todos los pernos y tuercas por ajustes o defectos obvios. Inspeccione el montaje del motor por rajaduras, ajustes del montaje, y seguridad de los aditamentos del motor para el montaje. Cerciórese de que los amortiguadores están en buenas condiciones. Examine los controles del motor por defectos, adecuada carrera, rozamientos y frenos de barriletes (turn-buckles); líneas por derrames y mangueras y abrazaderas por condición y ajuste. Chequee los tubos de escape por rajaduras u otros defectos y acoplamiento satisfactorio. Examine los accesorios por aparentes defectos y seguridad de montaje. Inspeccione los demás sistemas por adecuada instalación, condición general, defectos y acoplamientos. Inspeccione el capote por rajaduras u otros defectos. En aeronaves de alas rotativas inspeccione la caja principal de la transmisión del rotor por defectos obvios de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique adecuadamente las partes que lo requieran.

6. TREN DE ATERRIZAJE. Examine el tren de aterrizaje por condición general y seguridad en el acoplamiento de todas sus unidades. Cerciórese del correcto nivel del aceite del amortiguador, o algún otro sistema de amortiguación, están en buenas condiciones. Inspeccione todos los enganches, armazones, y miembros por evidencia de falta o exceso de uso, fatiga, distorsión, y seguridad de acoplamiento. Cerciórese de que el mecanismo de retracción y seguro, si lo hay, están operando satisfactoria-

mente. Chequee líneas hidráulicas por derrames y el sistema eléctrico por peladuras y propia operación de los switches. Quite las ruedas y examínelas por rajaduras u otros defectos; llantas por cortes; frenos por ajustes apropiados. Lubrique todo el sistema del tren de aterrizaje. Si hay botes o skies inspecciónelos por seguridad de acoplamiento, condición general, y algún defecto obvio o aparente.

7. ALA Y SECCION CENTRAL. Determine la aeronavegabilidad de las alas y la sección central con una inspección completa de la condición general de todos sus componentes; tela o metal por deterioros, distorsión, malos remaches, aditamentos del entelado, otras evidencias de fallas, y por seguridad de acoplamiento. Esta inspección debe incluir los varios sistemas instalados en las alas. Aeronaves de alas rotativas serán inspeccionadas de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

8. EMPENAJE. Inspeccione toda la sección del empenaje por su condición general; tela o metal por deterioros, distorsión, aditamentos al entelado o cubierta metálica, otras evidencias de falla, y por seguridad de acoplamiento. Los componentes y sistemas que completan todo el conjunto del empenaje deberán recibir la atención y deberá determinarse de que están adecuadamente instalados y funcionando satisfactoriamente. Aeronaves más livianas que el aire deberán ser inspeccionadas de la misma manera. Los helicópteros deberán tener una inspección del rotor de la cola de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

9. HELICES. Examine cuidadosamente todas las partes de las hélices por picaduras, rajaduras, dobladuras, o derrames de aceite, si es controlada hidráulicamente. Asegúrese de que todos los pernos están ajustados y correctamente asegurados. Chequee el sistema descongelador de la hélice por operación correcta o defectos obvios. Asegúrese de que el mecanismo de control trabaja satisfactoriamente, está instalado adecuadamente, y que los controles trabajan bien en toda su carrera. Lubrique las partes que lo requieran.

10. RADIO. Inspeccione el equipo de radio y electrónica por instalación y seguridad de montaje. Asegúrese de que los alambres y conductos están adecuadamente instalados para prevenir corto-circuitos y que no hay defectos obvios. Cerciórese de que los aislamientos y forros están adecuadamente instalados y en buenas condiciones. Si hay instaladas antenas de arrastre, inspecciónelas en todo su mecanismo por seguridad y funcionamiento satisfactorio.

11. MISCELANEOS. Si los hay, cerciórese de que el equipo y sus componentes están instalados, de acuerdo con prácticas convencionales aceptadas, y que aquellas partes están funcionando satisfactoriamente.

REPUBLICA DE COSTA RICA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REPORTE DE INSPECCION PERIODICA DE AERONAVES

(INSTRUCCIONES EN EL REVERSO DE ESTA HOJA)

REPORTE No. _____

1. MARCA <i>Piper</i>	MODELO <i>Super Cub</i>	No. DE SERIE	NACIONALIDAD <i>Costarricense</i>	MATRICULA <i>T 289</i>
--------------------------	----------------------------	--------------	--------------------------------------	---------------------------

2. INSPECCION (INDIQUE SI ES O NO AERONAVEGABLE MARCANDO (✓) EN EL CUADRO APROPIADO)

3. FUSELAJE	SI	NO	4. CABINAS	SI	NO	5. MOTORES	SI	NO
a. Estructura fuselaje			a. Sistema combustible			a. Sistema combustible		✓
b. Tela-metal			b. Sistema lubricación			b. Sist. aceite-tanques		✓
c. Refuerzos externos			c. Sistema eléctrico			c. Ignición-electricidad		✓
d. Mecanismo de los controles			d. Baterías			d. Escapes		✓
e. Sistema eléctrico			e. Sistema hidráulico			e. Sist. enfriamiento		✓
f. Sistema hidráulico			f. Instrumentos			f. Control motor		✓
g. Sist. Combustible-Tanques			g. Controles-vuelo-motor			g. Planta poder-general		✓
h. Puertas escape			h. Asientos-literas			h. Supercargadores		✓
i. Compartimento de carga			i. Cinturones seguridad			i. Sist. calor-ventilador		✓
j. Cigüeñal del rotor			j. Sist. alarma incendio			j. Montaje		✓
k. Casco			k. Sist. extinguid. de incendio			k. Accesorios		✓
l. Envoltura (Globos)			l. Calefacc.-Ventilac.			l. Capote		✓
m. Bolsas de gas			m. Ventanas-parabrisas			m. Caja trans. rotor		✓
n. Tanques de lastre			n. Carro de Control					
6. TREN DE ATERRIZAJE	SI	NO	7. ALAS-SECCION CENTRAL	SI	NO	8. EMPENAJE	SI	NO
a. Tren principal			a. Superficies fijas			a. Superficie fija		
b. Patin cola-nariz			b. Superficies movibles			b. Superficie movable		
c. Seguros (latches)			c. Tela-metal			c. Tela-metal		
d. Mecanismo retractable			d. Refuerzos externos			d. Refuerzos externos		
e. Acoplamiento			e. Acoplamiento ala			e. Acoplamiento		
f. Sistema eléctrico			f. Mecanismo control vuelo			f. Mecanismo control vuelo		
g. Sistema hidráulico			g. Sist. combustible-tanques			g. Sistema eléctrico		
h. Ruedas frenos			h. Sistema eléctrico			h. Sistema hidráulico		
i. Flotadores			i. Sistema hidráulico			i. Sist. descongelador		
j. Montaje			j. Sistema descongelador			j. Mecan. seguro-control		
k. Patines (Skis)			k. Mecan. seguro-control			k. Palas rotor cola		
l. Palas rotor principal								
9. HELICES	SI	NO	10. RADIO	SI	NO	11. MISCELANEOS	SI	NO
a. Palas	✓		a. Recibidor			a. Sist. luces posición		✓
b. Cubo	✓		b. Transmisor			b. Botiquín-equip. emerg.		
c. Mecanismo de control			c. Antenas-aislantes			c. Inst. indust.-propaganda		
d. Accesorios			d. Forros-blindajes			d. Inst. pirotécnica		
e. Accesorios			e. ADF recept-loops			e. Sist. inject. agua		
f. Descongeladores			f. Dinamotor			f. Sist. dilución aceite		
g. Planta poder auxiliar								
h. Equipo electrónico								

12. FIRMA

LICENCIA, CLASE Y NUMERO

LUGAR Y FECHA

Bernard Montenegro

144 MAN-6

San Jose 24 VIII - 59

INSTRUCCIONES

Este formulario deberá ser llenado con tinta o lápiz indeleble por mecánico(s) licenciado(s) por la DAC. Deberá usarse este formulario en las inspecciones periódicas requeridas cada 100 horas de operación de las aeronaves, excepto aquellas aeronaves que tienen un sistema continuo de inspecciones aprobados por el Director de la DAC. Las aeronaves que son presentadas para su inspección anual, previa a la obtención o renovación de su certificado de aeronavegabilidad, deberá llenar este formulario el inspector que la DAC designe. Copias firmadas serán emitidas para los propietarios, arrendatarios u operadores de aeronaves. Este formulario es aplicable para todas las aeronaves, inclusive las aeronaves más livianas que el aire.

Antes de la inspección, todas las puertas y ventanas de inspección, capotes, etc. serán abiertos o removidos del avión y motores; y el avión y los motores serán limpiados en su totalidad para que puedan reflejar y facilitar la apreciación de las condiciones existentes.

La aeronavegabilidad de la aeronave se determinará por una inspección minuciosa de los grupos del 3 al 11. La inspección se efectuará siguiendo prácticas convencionales de inspección, con las instrucciones abajo mencionadas y los procedimientos de inspección recomendados por los fabricantes; se observará, además, la información suplementaria del servicio efectuado de mantenimiento. Todas las secciones y partes deberán estar en conformidad con las regulaciones de la DAC y el "Reglamento del aire" aprobado por la DAC, antes de que puedan ser declarados como aeronavegables.

La inspección de cada parte se marcará con un (V) en el cuadro apropiado. Márquese sólo los cuadros de las partes aplicables a la aeronave que se inspecciona; y tache con una raya las partes no aplicables. Si la inspección revela una condición insatisfactoria se marcará en el cuadro apropiado de la columna de "NO". Una marca en cada cuadro de una determinada parte indicará que existió una condición insatisfactoria pero que fué corregida. Todos los chequeos anotados en este formulario deben ser basados en las condiciones encontradas al momento en que la aeronave fué inspeccionada.

Al completar la inspección y luego de las reparaciones necesarias, si hay alguna, el reporte será firmado por el Inspector o mecánico encargado de la inspección. Escríbase en el libro de vuelo una breve nota sobre la inspección efectuada, y si ésta ha sido satisfactoria se anotará en el libro de vuelo una declaración como la siguiente: "Se certifica que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con las regulaciones de la DAC y que se la ha encontrado Aeronavegable; véase el reporte de inspección N°". Además, todas las notas hechas en el libro de vuelo y en este formulario deberán llevar el nombre del inspector o mecánico, número y clase de licencia, y la fecha.

3. FUSELAJE. Inspeccione cuidadosamente el fuselaje, o casco, por su condición general; tela o cubierta metálica por deterioros, distorsión, remaches, aditamentos, otras evidencias de falla, y seguridad de acoplamiento. Los varios sistemas y componentes de este grupo deben estar instalados adecuadamente, sin defectos y que estén operando satisfactoriamente. La misma inspección general se aplicará en el caso de aeronaves menos pesadas que el aire para determinar la condición de la envoltura, bolsas de gas, tanques de lastre, etc. En las aeronaves de alas rotativas sígase las instrucciones del Manual de Mantenimiento del fabricante para la inspección de la transmisión del rotor. Lubrique las partes que lo requieran.

4. CABINAS. Chequee tanto la cabina de pilotos como la de pasajeros por limpieza, y equipo suelto que pueda estorbar los controles; asientos y cinturones por condición y defectos aparentes; ventanas y parabrisas por deterioros o quebraduras; instrumentos por operación adecuada, montaje y marcación; controles de vuelo y motores por instalación y operación; baterías por instalación y carga apropiada; los demás sistemas por instalación, defectos aparentes y obvios, y seguridad de acoplamiento. El procedimiento de inspección arriba indicado se aplicará al carro de control de las aeronaves menos pesadas que el aire. Lubrique las partes que lo requieran.

5. MOTORES. Quite todo el capote y haga una inspección visual de toda la sección del motor por evidencia de excesivo aceite, combustible, o derrame hidráulico. Busque el origen de todos y cada uno de los derrames para que puedan ser corregidos. Chequee todos los pernos y tuercas por ajustes o defectos obvios. Inspeccione el montaje del motor por rajaduras, ajustes del montaje, y seguridad de los aditamentos del motor para el montaje. Cerciórese de que los amortiguadores están en buenas condiciones. Examine los controles del motor por defectos, adecuada carrera, rozamientos y frenos de barriletes (turn-buckles); líneas por derrames y mangueras y abrazaderas por condición y ajuste. Chequee los tubos de escape por rajaduras u otros defectos y acoplamiento satisfactorio. Examine los accesorios por aparentes defectos y seguridad de montaje. Inspeccione los demás sistemas por adecuada instalación, condición general, defectos y acoplamientos. Inspeccione el capote por rajaduras u otros defectos. En aeronaves de alas rotativas inspeccione la caja principal de la transmisión del rotor por defectos obvios de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique adecuadamente las partes que lo requieran.

6. TREN DE ATERRIZAJE. Examine el tren de aterrizaje por condición general y seguridad en el acoplamiento de todas sus unidades. Cerciórese del correcto nivel del aceite del amortiguador, o algún otro sistema de amortiguación, están en buenas condiciones. Inspeccione todos los enganches, armazones, y miembros por evidencia de falta o exceso de uso, fatiga, distorsión, y seguridad de acoplamiento. Cerciórese de que el mecanismo de retracción y seguro, si lo hay, están operando satisfactoria-

mente. Chequee líneas hidráulicas por derrames y el sistema eléctrico por peladuras y propia operación de los switches. Quite las ruedas y examínelas por rajaduras u otros defectos; llantas por cortes; frenos por ajustes apropiados. Lubrique todo el sistema del tren de aterrizaje. Si hay botes o skies inspecciónelos por seguridad de acoplamiento, condición general, y algún defecto obvio o aparente.

7. ALA Y SECCION CENTRAL. Determine la aeronavegabilidad de las alas y la sección central con una inspección completa de la condición general de todos sus componentes; tela o metal por deterioros, distorsión, malos remaches, aditamentos del entelado, otras evidencias de fallas, y por seguridad de acoplamiento. Esta inspección debe incluir los varios sistemas instalados en las alas. Aeronaves de alas rotativas serán inspeccionadas de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

8. EMPENAJE. Inspeccione toda la sección del empenaje por su condición general; tela o metal por deterioros, distorsión, aditamentos al entelado o cubierta metálica, otras evidencias de falla, y por seguridad de acoplamiento. Los componentes y sistemas que completan todo el conjunto del empenaje deberán recibir la atención y deberá determinarse de que están adecuadamente instalados y funcionando satisfactoriamente. Aeronaves más livianas que el aire deberán ser inspeccionadas de la misma manera. Los helicópteros deberán tener una inspección del rotor de la cola de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

9. HELICES. Examine cuidadosamente todas las partes de las hélices por picaduras, rajaduras, dobladuras, o derrames de aceite, si es controlada hidráulicamente. Asegúrese de que todos los pernos están ajustados y correctamente asegurados. Chequee el sistema descongelador de la hélice por operación correcta o defectos obvios. Asegúrese de que el mecanismo de control trabaja satisfactoriamente, está instalado adecuadamente, y que los controles trabajan bien en toda su carrera. Lubrique las partes que lo requieran.

10. RADIO. Inspeccione el equipo de radio y electrónica por instalación y seguridad de montaje. Asegúrese de que los alambres y conductos están adecuadamente instalados para prevenir corto-circuitos y que no hay defectos obvios. Cerciórese de que los aislamientos y forros están adecuadamente instalados y en buenas condiciones. Si hay instaladas antenas de arrastre, inspecciónelas en todo su mecanismo por seguridad y funcionamiento satisfactorio.

11. MISCELANEOS. Si los hay, cerciórese de que el equipo y sus componentes están instalados de acuerdo con prácticas convencionales aceptadas, y que aquellas partes están funcionando satisfactoriamente.



REPUBLICA DE COSTA RICA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REPORTE DE INSPECCION PERIODICA DE AERONAVES

(INSTRUCCIONES EN EL REVERSO DE ESTA HOJA)

REPORTE No.

1. MARCA <i>Piper</i>	MODELO	No. DE SERIE	NACIONALIDAD <i>CR</i>	MATRICULA <i>TI-289</i>
-----------------------	--------	--------------	------------------------	-------------------------

2. INSPECCION (INDIQUE SI ES O NO AERONAVEGABLE MARCANDO (V) EN EL CUADRO APROPIADO)

3. FUSELAJE	SI	NO	4. CABINAS	SI	NO	5. MOTORES	SI	NO
a. Estructura fuselaje			a. Sistema combustible	✓		a. Sistema combustible	✓	
b. Tela-metal			b. Sistema lubricación	✓		b. Sist. aceite-tanques	✓	
c. Refuerzos externos			c. Sistema eléctrico	✓		c. Ignición-electricidad	✓	
d. Mecanismo de los controles			d. Baterías	✓		d. Escapes	✓	
e. Sistema eléctrico			e. Sistema hidráulico	✓		e. Sist. enfriamiento	✓	
f. Sistema hidráulico			f. Instrumentos	✓		f. Control motor/s	✓	
g. Sist. Combustible-Tanques			g. Controles-vuelo-motor	✓		g. Planta poder-general	✓	
h. Puertas escape			h. Asientos- literos	✓		h. Supercargadores	✓	
i. Compartimento de carga			i. Cinturones seguridad	✓		i. Sist. calor-ventilador	✓	
j. Cigüeñal del rotor			j. Sist. alarma incendio	✓		j. Montaje	✓	
k. Casco			k. Sist. extinguid. de incendio	✓		k. Accesorios	✓	
l. Envoltura (Globos)			l. Calefacc.-Ventilac.	✓		l. Capote	✓	
m. Bolsas de gas			m. Ventanas-parabrisas	✓		m. Caja trans. rotor	✓	
n. Tanques de lastre			n. Carro de Control					

6. TREN DE ATERRIZAJE	SI	NO	7. ALAS-SECCION CENTRAL	SI	NO	8. EMPENAJE	SI	NO
a. Tren principal	✓		a. Superficies fijas			a. Superficie fija		
b. Patin cola- rodz	✓		b. Superficies movibles			b. Superficie movible		
c. Seguros (latches)	✓		c. Tela-metal			c. Tela-metal		
d. Mecanismo retractable	✓		d. Refuerzos externos			d. Refuerzos externos		
e. Acoplamiento	✓		e. Acoplamiento ala			e. Acoplamiento		
f. Sistema eléctrico	✓		f. Mecanismo control vuelo			f. Mecanismo control vuelo		
g. Sistema hidráulico	✓		g. Sist. combustible-tanques			g. Sistema eléctrico		
h. Ruedas frenos	✓		h. Sistema eléctrico			h. Sistema hidráulico		
i. Flotadores	✓		i. Sistema hidráulico			i. Sist. descongelador		
j. Montaje	✓		j. Sistema descongelador			j. Mecan. seguro-control		
k. Patines (Skis)	✓		k. Mecan. seguro-control			k. Palas rotor cola		
			l. Palas rotor principal					

9. HELICES	SI	NO	10. RADIO	SI	NO	11. MISCELANEOS	SI	NO
a. Palas	✓		a. Recibidor			a. Sist. luces posición		
b. Cubo	✓		b. Transmisor			b. Botiquín-equip. emerg.		
c. Mecanismo de control	✓		c. Antenas-aislantes			c. Inst. indust.-propaganda		
d. Accesorios	✓		d. Forros-blindajes			d. Inst. pirotécnica		
e. Accesorios	✓		e. ADF recept-loops			e. Sist. inject. agua		
f. Descongeladores	✓		f. Dinamotor			f. Sist. dilución aceite		
			g. Planta poder auxiliar					
			h. Equipo electrónico					

12. FIRMA <i>[Signature]</i>	LICENCIA, CLASE Y NUMERO <i>144-MAN-6</i>	LUGAR Y FECHA <i>Sabana - 16-III-59</i>
------------------------------	---	---

INSTRUCCIONES

Este formulario deberá ser llenado con tinta o lápiz indeleble por mecánico(s) licenciado(s) por la DAC. Deberá usarse este formulario en las inspecciones periódicas requeridas cada 100 horas de operación de las aeronaves, excepto aquellas aeronaves que tienen un sistema continuo de inspecciones aprobados por el Director de la DAC. Las aeronaves que son presentadas para su inspección anual, previa a la obtención o renovación de su certificado de aeronavegabilidad, deberá llenar este formulario el inspector que la DAC designe. Copias firmadas serán emitidas para los propietarios, arrendatarios u operadores de aeronaves. Este formulario es aplicable para todas las aeronaves, inclusive las aeronaves más livianas que el aire.

Antes de la inspección, todas las puertas y ventanas de inspección, capotes, etc. serán abiertos o removidos del avión y motores; y el avión y los motores serán limpiados en su totalidad para que puedan reflejar y facilitar la apreciación de las condiciones existentes.

La aeronavegabilidad de la aeronave se determinará por una inspección minuciosa de los grupos del 3 al 11. La inspección se efectuará siguiendo prácticas convencionales de inspección, con las instrucciones abajo mencionadas y los procedimientos de inspección recomendados por los fabricantes; se observará, además, la información suplementaria del servicio efectuado de mantenimiento. Todas las secciones y partes deberán estar en conformidad con las regulaciones de la DAC y el "Reglamento del aire" aprobado por la DAC, antes de que puedan ser declarados como aeronavegables.

La inspección de cada parte se marcará con un (V) en el cuadro apropiado. Márquese sólo los cuadros de las partes aplicables a la aeronave que se inspecciona; y tache con una raya las partes no aplicables. Si la inspección revela una condición insatisfactoria se marcará en el cuadro apropiado de la columna de "NO". Una marca en cada cuadro de una determinada parte indicará que existió una condición insatisfactoria pero que fué corregida. Todos los chequeos anotados en este formulario deben ser basados en las condiciones encontradas al momento en que la aeronave fué inspeccionada.

Al completar la inspección y luego de las reparaciones necesarias, si hay alguna, el reporte será firmado por el Inspector o mecánico encargado de la inspección. Escríbase en el libro de vuelo una breve nota sobre la inspección efectuada, y si ésta ha sido satisfactoria se anotará en el libro de vuelo una declaración como la siguiente: "Se certifica que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con las regulaciones de la DAC y que se la ha encontrado Aeronavegable; véase el reporte de inspección N°". Además, todas las notas hechas en el libro de vuelo y en este formulario deberán llevar el nombre del inspector o mecánico, número y clase de licencia, y la fecha.

3. FUSELAJE. Inspeccione cuidadosamente el fuselaje, o casco, por su condición general; tela o cubierta metálica por deterioros, distorsión, remaches, aditamentos, otras evidencias de falla, y seguridad de acoplamiento. Los varios sistemas y componentes de este grupo deben estar instalados adecuadamente, sin defectos y que estén operando satisfactoriamente. La misma inspección general se aplicará en el caso de aeronaves menos pesadas que el aire para determinar la condición de la envoltura, bolsas de gas, tanques de lastre, etc. En las aeronaves de alas rotativas sígase las instrucciones del Manual de Mantenimiento del fabricante para la inspección de la transmisión del rotor. Lubrique las partes que lo requieran.

4. CABINAS. Chequee tanto la cabina de pilotos como la de pasajeros por limpieza, y equipo suelto que pueda estorbar los controles; asientos y cinturones por condición y defectos aparentes; ventanas y parabrisas por deterioros o quebraduras; instrumentos por operación adecuada, montaje y marcación; controles de vuelo y motores por instalación y operación; baterías por instalación y carga apropiada; los demás sistemas por instalación, defectos aparentes y obvios, y seguridad de acoplamiento. El procedimiento de inspección arriba indicado se aplicará al carro de control de las aeronaves menos pesadas que el aire. Lubrique las partes que lo requieran.

5. MOTORES. Quite todo el capote y haga una inspección visual de toda la sección del motor por evidencia de excesivo aceite, combustible, o derrame hidráulico. Busque el origen de todos y cada uno de los derrames para que puedan ser corregidos. Chequee todos los pernos y tuercas por ajustes o defectos obvios. Inspeccione el montaje del motor por rajaduras, ajustes del montaje, y seguridad de los aditamentos del motor para el montaje. Cerciórese de que los amortiguadores están en buenas condiciones. Examine los controles del motor por defectos, adecuada carrera, rozamientos y frenos de barriletes (turn-buckles); líneas por derrames y mangueras y abrazaderas por condición y ajuste. Chequee los tubos de escape por rajaduras u otros defectos y acoplamiento satisfactorio. Examine los accesorios por aparentes defectos y seguridad de montaje. Inspeccione los demás sistemas por adecuada instalación, condición general, defectos y acoplamientos. Inspeccione el capote por rajaduras u otros defectos. En aeronaves de alas rotativas inspeccione la caja principal de la transmisión del rotor por defectos obvios de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique adecuadamente las partes que lo requieran.

6. TREN DE ATERRIZAJE. Examine el tren de aterrizaje por condición general y seguridad en el acoplamiento de todas sus unidades. Cerciórese del correcto nivel del aceite del amortiguador, o algún otro sistema de amortiguación, están en buenas condiciones. Inspeccione todos los enganches, armazones, y miembros por evidencia de falta o exceso de uso, fatiga, distorsión, y seguridad de acoplamiento. Cerciórese de que el mecanismo de retracción y seguro, si lo hay, están operando satisfactoria-

mente. Chequee líneas hidráulicas por derrames y el sistema eléctrico por peladuras y propia operación de los switches. Quite las ruedas y examínelas por rajaduras u otros defectos; llantas por cortes; frenos por ajustes apropiados. Lubrique todo el sistema del tren de aterrizaje. Si hay botes o skis inspecciónelos por seguridad de acoplamiento, condición general, y algún defecto obvio o aparente.

7. ALA Y SECCION CENTRAL. Determine la aeronavegabilidad de las alas y la sección central con una inspección completa de la condición general de todos sus componentes; tela o metal por deterioros, distorsión, malos remaches, aditamentos del entelado, otras evidencias de fallas, y por seguridad de acoplamiento. Esta inspección debe incluir los varios sistemas instalados en las alas. Aeronaves de alas rotativas serán inspeccionadas de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

8. EMPENAJE. Inspeccione toda la sección del empenaje por su condición general; tela o metal por deterioros, distorsión, aditamentos al entelado o cubierta metálica, otras evidencias de falla, y por seguridad de acoplamiento. Los componentes y sistemas que completan todo el conjunto del empenaje deberán recibir la atención y deberá determinarse de que están adecuadamente instalados y funcionando satisfactoriamente. Aeronaves más livianas que el aire deberán ser inspeccionadas de la misma manera. Los helicópteros deberán tener una inspección del rotor de la cola de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

9. HELICES. Examine cuidadosamente todas las partes de las hélices por picaduras, rajaduras, dobladuras, o derrames de aceite, si es controlada hidráulicamente. Asegúrese de que todos los pernos están ajustados y correctamente asegurados. Chequee el sistema descongelador de la hélice por operación correcta o defectos obvios. Asegúrese de que el mecanismo de control trabaja satisfactoriamente, está instalado adecuadamente, y que los controles trabajan bien en toda su carrera. Lubrique las partes que lo requieran.

10. RADIO. Inspeccione el equipo de radio y electrónica por instalación y seguridad de montaje. Asegúrese de que los alambres y conductos están adecuadamente instalados para prevenir corto-circuitos y que no hay defectos obvios. Cerciórese de que los aislamientos y forros están adecuadamente instalados y en buenas condiciones. Si hay instaladas antenas de arrastre, inspecciónelas en todo su mecanismo por seguridad y funcionamiento satisfactorio.

11. MISCELANEOS. Si los hay, cerciórese de que el equipo y sus componentes están instalados de acuerdo con prácticas convencionales aceptadas, y que aquellas partes están funcionando satisfactoriamente.

REPUBLICA DE COSTA RICA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REPORTE DE INSPECCION PERIODICA DE AERONAVES

(INSTRUCCIONES EN EL REVERSO DE ESTA HOJA)

REPORTE No. _____

1. MARCA	MODELO	No. DE SERIE	NACIONALIDAD	MATRICULA	
<i>Piper</i>	<i>Super Cub</i>		<i>Costarricense</i>	<i>T1289</i>	
2. INSPECCION (INDIQUE SI ES O NO AERONAVEGABLE MARCANDO (V) EN EL CUADRO APROPIADO)					
3. FUSELAJE	SI NO	4. CABINAS	SI NO	5. MOTORES	SI NO
a. Estructura fuselaje	<input checked="" type="checkbox"/>	a. Sistema combustible	<input checked="" type="checkbox"/>	a. Sistema combustible	<input checked="" type="checkbox"/>
b. Tela- metal	<input checked="" type="checkbox"/>	b. Sistema lubricación	<input checked="" type="checkbox"/>	b. Sist. aceite-tanques	<input checked="" type="checkbox"/>
c. Refuerzos externos	<input checked="" type="checkbox"/>	c. Sistema eléctrico	<input checked="" type="checkbox"/>	c. Ignición-electricidad	<input checked="" type="checkbox"/>
d. Mecanismo de los controles	<input checked="" type="checkbox"/>	d. Baterías	<input checked="" type="checkbox"/>	d. Escapes	<input checked="" type="checkbox"/>
e. Sistema eléctrico	<input checked="" type="checkbox"/>	e. Sistema hidráulico	<input checked="" type="checkbox"/>	e. Sist. enfriamiento	<input checked="" type="checkbox"/>
f. Sistema hidráulico	<input checked="" type="checkbox"/>	f. Instrumentos	<input checked="" type="checkbox"/>	f. Control motor	<input checked="" type="checkbox"/>
g. Sist. Combustible-Tanques	<input checked="" type="checkbox"/>	g. Controles-vuelo-motor	<input checked="" type="checkbox"/>	g. Planta poder-general	<input checked="" type="checkbox"/>
h. Puertas escape	<input checked="" type="checkbox"/>	h. Asientos- lunas	<input checked="" type="checkbox"/>	h. Supercargadores	<input checked="" type="checkbox"/>
i. Compartimento de carga	<input checked="" type="checkbox"/>	i. Cinturones seguridad	<input checked="" type="checkbox"/>	i. Sist. calor-ventilador	<input checked="" type="checkbox"/>
j. Cigüeñal del rotor	<input checked="" type="checkbox"/>	j. Sist. alarma incendio	<input checked="" type="checkbox"/>	j. Montaje	<input checked="" type="checkbox"/>
k. Casco	<input checked="" type="checkbox"/>	k. Sist. extinguid. de incendio	<input checked="" type="checkbox"/>	k. Accesorios	<input checked="" type="checkbox"/>
l. Envoltura (Globos)	<input checked="" type="checkbox"/>	l. Calefacc.-Ventilac.	<input checked="" type="checkbox"/>	l. Capote	<input checked="" type="checkbox"/>
m. Bolsas de gas	<input checked="" type="checkbox"/>	m. Ventanas-parabrisas	<input checked="" type="checkbox"/>	m. Caja trans. rotor	<input checked="" type="checkbox"/>
n. Tanques de lastre	<input checked="" type="checkbox"/>	n. Carro de Control	<input checked="" type="checkbox"/>		
6. TREN DE ATERRIZAJE	SI NO	7. ALAS-SECCION CENTRAL	SI NO	8. EMPENAJE	SI NO
a. Tren principal	<input checked="" type="checkbox"/>	a. Superficies fijas	<input checked="" type="checkbox"/>	a. Superficie fija	<input checked="" type="checkbox"/>
b. Patin cola- metal	<input checked="" type="checkbox"/>	b. Superficies movibles	<input checked="" type="checkbox"/>	b. Superficie movible	<input checked="" type="checkbox"/>
c. Seguros (latches)	<input checked="" type="checkbox"/>	c. Tela- metal	<input checked="" type="checkbox"/>	c. Tela- metal	<input checked="" type="checkbox"/>
d. Mecanismo retractable	<input checked="" type="checkbox"/>	d. Refuerzos externos	<input checked="" type="checkbox"/>	d. Refuerzos externos	<input checked="" type="checkbox"/>
e. Acoplamiento	<input checked="" type="checkbox"/>	e. Acoplamiento ala	<input checked="" type="checkbox"/>	e. Acoplamiento	<input checked="" type="checkbox"/>
f. Sistema eléctrico	<input checked="" type="checkbox"/>	f. Mecanismo control vuelo	<input checked="" type="checkbox"/>	f. Mecanismo control vuelo	<input checked="" type="checkbox"/>
g. Sistema hidráulico	<input checked="" type="checkbox"/>	g. Sist. combustible-tanques	<input checked="" type="checkbox"/>	g. Sistema eléctrico	<input checked="" type="checkbox"/>
h. Ruedas frenos	<input checked="" type="checkbox"/>	h. Sistema eléctrico	<input checked="" type="checkbox"/>	h. Sistema hidráulico	<input checked="" type="checkbox"/>
i. Flotadores	<input checked="" type="checkbox"/>	i. Sistema hidráulico	<input checked="" type="checkbox"/>	i. Sist. descongelador	<input checked="" type="checkbox"/>
j. Montaje	<input checked="" type="checkbox"/>	j. Sistema descongelador	<input checked="" type="checkbox"/>	j. Mecan. seguro-control	<input checked="" type="checkbox"/>
k. Patines (Skis)	<input checked="" type="checkbox"/>	k. Mecan. seguro-control	<input checked="" type="checkbox"/>	k. Palas rotor cola	<input checked="" type="checkbox"/>
		l. Palas rotor principal	<input checked="" type="checkbox"/>		
9. HELICES	SI NO	10. RADIO	SI NO	11. MISCELANEOS	SI NO
a. Palas	<input checked="" type="checkbox"/>	a. Recibidor	<input checked="" type="checkbox"/>	a. Sist. luces posición	<input checked="" type="checkbox"/>
b. Cubo	<input checked="" type="checkbox"/>	b. Transmisor	<input checked="" type="checkbox"/>	b. Botiquín-equip. emerg.	<input checked="" type="checkbox"/>
c. Mecanismo de control	<input checked="" type="checkbox"/>	c. Antenas-aislantes	<input checked="" type="checkbox"/>	c. Inst. indust.-propaganda	<input checked="" type="checkbox"/>
d. Accesorios	<input checked="" type="checkbox"/>	d. Forros-blindajes	<input checked="" type="checkbox"/>	d. Inst. pirotécnica	<input checked="" type="checkbox"/>
e. Accesorios	<input checked="" type="checkbox"/>	e. ADF recept-loops	<input checked="" type="checkbox"/>	e. Sist. inject. agua	<input checked="" type="checkbox"/>
f. Descongeladores	<input checked="" type="checkbox"/>	f. Dinamotor	<input checked="" type="checkbox"/>	f. Sist. dilución aceite	<input checked="" type="checkbox"/>
		g. Planta poder auxiliar	<input checked="" type="checkbox"/>		
		h. Equipo electrónico	<input checked="" type="checkbox"/>		
12. FIRMA	LICENCIA, CLASE Y NUMERO		LUGAR Y FECHA		
<i>Ricardo Montenegro</i>	<i>144 MAN- 6.</i>		<i>Sabana 12-VI-59</i>		

INSTRUCCIONES

Este formulario deberá ser llenado con tinta o lápiz indeleble por mecánico(s) licenciado(s) por la DAC. Deberá usarse este formulario en las inspecciones periódicas requeridas cada 100 horas de operación de las aeronaves, excepto aquellas aeronaves que tienen un sistema continuo de inspecciones aprobados por el Director de la DAC. Las aeronaves que son presentadas para su inspección anual, previa a la obtención o renovación de su certificado de aeronavegabilidad, deberá llenar este formulario el inspector que la DAC designe. Copias firmadas serán emitidas para los propietarios, arrendatarios u operadores de aeronaves. Este formulario es aplicable para todas las aeronaves, inclusive las aeronaves más livianas que el aire.

Antes de la inspección, todas las puertas y ventanas de inspección, capotes, etc. serán abiertos o removidos del avión y motores; y el avión y los motores serán limpiados en su totalidad para que puedan reflejar y facilitar la apreciación de las condiciones existentes.

La aeronavegabilidad de la aeronave se determinará por una inspección minuciosa de los grupos del 3 al 11. La inspección se efectuará siguiendo prácticas convencionales de inspección, con las instrucciones abajo mencionadas y los procedimientos de inspección recomendados por los fabricantes; se observará, además, la información suplementaria del servicio efectuado de mantenimiento. Todas las secciones y partes deberán estar en conformidad con las regulaciones de la DAC y el "Reglamento del aire" aprobado por la DAC, antes de que puedan ser declarados como aeronavegables.

La inspección de cada parte se marcará con un (V) en el cuadro apropiado. Márquese sólo los cuadros de las partes aplicables a la aeronave que se inspecciona; y tache con una raya las partes no aplicables. Si la inspección revela una condición insatisfactoria se marcará en el cuadro apropiado de la columna de "NO". Una marca en cada cuadro de una determinada parte indicará que existió una condición insatisfactoria pero que fué corregida. Todos los chequeos anotados en este formulario deben ser basados en las condiciones encontradas al momento en que la aeronave fué inspeccionada.

Al completar la inspección y luego de las reparaciones necesarias, si hay alguna, el reporte será firmado por el Inspector o mecánico encargado de la inspección. Escríbase en el libro de vuelo una breve nota sobre la inspección efectuada, y si ésta ha sido satisfactoria se anotará en el libro de vuelo una declaración como la siguiente: "Se certifica que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con las regulaciones de la DAC y que se la ha encontrado Aeronavegable; véase el reporte de inspección N°". Además, todas las notas hechas en el libro de vuelo y en este formulario deberán llevar el nombre del inspector o mecánico, número y clase de licencia, y la fecha.

3. FUSELAJE. Inspeccione cuidadosamente el fuselaje, o casco, por su condición general; tela o cubierta metálica por deterioros, distorsión, remaches, aditamentos, otras evidencias de falla, y seguridad de acoplamiento. Los varios sistemas y componentes de este grupo deben estar instalados adecuadamente, sin defectos y que estén operando satisfactoriamente. La misma inspección general se aplicará en el caso de aeronaves menos pesadas que el aire para determinar la condición de la envoltura, bolsas de gas, tanques de lastre, etc. En las aeronaves de alas rotativas sígase las instrucciones del Manual de Mantenimiento del fabricante para la inspección de la transmisión del rotor. Lubrique las partes que lo requieran.

4. CABINAS. Chequee tanto la cabina de pilotos como la de pasajeros por limpieza, y equipo suelto que pueda estorbar los controles; asientos y cinturones por condición y defectos aparentes; ventanas y parabrisas por deterioros o quebraduras; instrumentos por operación adecuada, montaje y marcación; controles de vuelo y motores por instalación y operación; baterías por instalación y carga apropiada; los demás sistemas por instalación, defectos aparentes y obvios, y seguridad de acoplamiento. El procedimiento de inspección arriba indicado se aplicará al carro de control de las aeronaves menos pesadas que el aire. Lubrique las partes que lo requieran.

5. MOTORES. Quite todo el capote y haga una inspección visual de toda la sección del motor por evidencia de excesivo aceite, combustible, o derrame hidráulico. Busque el origen de todos y cada uno de los derrames para que puedan ser corregidos. Chequee todos los pernos y tuercas por ajustes o defectos obvios. Inspeccione el montaje del motor por rajaduras, ajustes del montaje, y seguridad de los aditamentos del motor para el montaje. Cerciórese de que los amortiguadores están en buenas condiciones. Examine los controles del motor por defectos, adecuada carrera, rozamientos y frenos de barriletes (turn-buckles); líneas por derrames y mangueras y abrazaderas por condición y ajuste. Chequee los tubos de escape por rajaduras u otros defectos y acoplamiento satisfactorio. Examine los accesorios por aparentes defectos y seguridad de montaje. Inspeccione los demás sistemas por adecuada instalación, condición general, defectos y acoplamientos. Inspeccione el capote por rajaduras u otros defectos. En aeronaves de alas rotativas inspeccione la caja principal de la transmisión del rotor por defectos obvios de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique adecuadamente las partes que lo requieran.

6. TREN DE ATERRIZAJE. Examine el tren de aterrizaje por condición general y seguridad en el acoplamiento de todas sus unidades. Cerciórese del correcto nivel del aceite del amortiguador, o algún otro sistema de amortiguación, están en buenas condiciones. Inspeccione todos los enganches, armazones, y miembros por evidencia de falta o exceso de uso, fatiga, distorsión, y seguridad de acoplamiento. Cerciórese de que el mecanismo de retracción y seguro, si lo hay, están operando satisfactoria-

mente. Chequee líneas hidráulicas por derrames y el sistema eléctrico por peladuras y propia operación de los switches. Quite las ruedas y examínelas por rajaduras u otros defectos; llantas por cortes; frenos por ajustes apropiados. Lubrique todo el sistema del tren de aterrizaje. Si hay botes o skis inspecciónelos por seguridad de acoplamiento, condición general, y algún defecto obvio o aparente.

7. ALA Y SECCION CENTRAL. Determine la aeronavegabilidad de las alas y la sección central con una inspección completa de la condición general de todos sus componentes; tela o metal por deterioros, distorsión, malos remaches, aditamentos del entelado, otras evidencias de fallas, y por seguridad de acoplamiento. Esta inspección debe incluir los varios sistemas instalados en las alas. Aeronaves de alas rotativas serán inspeccionadas de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

8. EMPENAJE. Inspeccione toda la sección del empenaje por su condición general; tela o metal por deterioros, distorsión, aditamentos al entelado o cubierta metálica, otras evidencias de falla, y por seguridad de acoplamiento. Los componentes y sistemas que completan todo el conjunto del empenaje deberán recibir la atención y deberá determinarse de que están adecuadamente instalados y funcionando satisfactoriamente. Aeronaves más livianas que el aire deberán ser inspeccionadas de la misma manera. Los helicópteros deberán tener una inspección del rotor de la cola de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del fabricante. Lubrique las partes que lo requieran.

9. HELICES. Examine cuidadosamente todas las partes de las hélices por picaduras, rajaduras, dobladuras, o derrames de aceite, si es controlada hidráulicamente. Asegúrese de que todos los pernos están ajustados y correctamente asegurados. Chequee el sistema descongelador de la hélice por operación correcta o defectos obvios. Asegúrese de que el mecanismo de control trabaja satisfactoriamente, está instalado adecuadamente, y que los controles trabajan bien en toda su carrera. Lubrique las partes que lo requieran.

10. RADIO. Inspeccione el equipo de radio y electrónica por instalación y seguridad de montaje. Asegúrese de que los alambres y conductos están adecuadamente instalados para prevenir corto-circuitos y que no hay defectos obvios. Cerciórese de que los aislamientos y forros están adecuadamente instalados y en buenas condiciones. Si hay instaladas antenas de arrastre, inspecciónelas en todo su mecanismo por seguridad y funcionamiento satisfactorio.

11. MISCELANEOS. Si los hay, cerciórese de que el equipo y sus componentes están instalados de acuerdo con prácticas convencionales aceptadas, y que aquellas partes están funcionando satisfactoriamente.

PIPER
- e -



COOPERATIVA DE SERVICIOS AERO INDUSTRIALES R. L.

C O O P E S A

DEPARTAMENTO DE INSPECCION

BOLETINES PIPER (PA-24)

61-16-6.

Aplica a todos los modelos PA-24 y PA-24-250, modificados al incorporar tanques de punta de ala británicos

Cumplimiento requerido dentro de las próximas 150 Hrs. de servicio después de la fecha de efectividad o en el próximo desensamblaje de las válvulas selectoras de combustible, lo cual siempre ocurre antes.

Las palancas de válvulas selectoras de combustible de los aviones equipados con tanques de combustible de punta de ala Brittain, pueden ser fácilmente reinstaladas con índice incorrecto después de que las válvulas han sido desensambladas para servicio y lubricación. El índice incorrecto puede causar malos funcionamientos serios en el sistema de combustible, y un accidente a causa de esta condición ha sido reportado. Para evitar futuras indicaciones incorrectas de las palancas de válvulas selectoras de combustible, debe efectuarse lo siguiente:

- a. Remover cualquier eje de válvula con cuatro lados planos en el extremo de la palanca y reemplazar con ejes Brittain P/Nº: 4018-15, o equivalente. Los ejes Brittain P/Nº: 4018-15 son idénticos a los originales excepto aquel de cuatro caras en la palanca, de las cuales una de las caras ha sido modificada a una forma convexa.
- b. Después de reensamblar y reinstalar las válvulas selectoras, determinar que las palancas de válvulas estén indicadas apropiadamente con respecto a la placa de la válvula selector.

BOLETIN EFECTIVO A PARTIR DEL 31 DE AGOSTO DE 1961.

62-10-3.

Cumplimiento requerido dentro de las próximas 50 Hrs de tiempo de servicio después de la fecha de efectividad de este boletín.

Inspeccionar las bahías de contrapesos en ambas alas por presencia de bloques Rubatex. Si alguno de estos bloques están sueltos o pegados, deben ser removidos del avión a fin de prevenir posible restricción de la carrera del alerón.

(La carta de servicio Piper N°: 364A, del 14 de Marzo de 1962 pertenece a este mismo tema).

EFFECTIVO A PARTIR DEL 26 DE ABRIL DE 1962.



62-26-5.

Cumplimiento requerido dentro de las próximas 50 Hrs. de vuelo después de la efectividad de esta Nota Mandatoria, a menos que ya haya sido efectuada.

Para evitar peligrosas contaminaciones de monóxido de carbono en la cabina y pérdida de potencia de motor, causada por cobertores de calentador de muflas reventados, debe efectuarse lo siguiente:

- a. Para aviones S/N°: 24-1 a 24-2298 inclusive, equipados con mufla de refuerzo de canal P/N°: 22594-00, 22594-02 en los PA-24, y P/N°: 22593-00, 23159-00 en los PA-24"250" instalados como reemplazos de servicio:
 1. Remover tubos de escape, tubo de escape derecho, y cobertor de calentador de carburador e inspeccionar por reventaduras y puntos de calor. Poner atención particular al empalme al tubo de escape del cilindro trasero con el conjunto de tubos.
 2. Remover muflas y cobertor de calor de mufla. Inspeccionar cuidadosamente la mufla por reventaduras visibles, particularmente cerca de la tubería de escape (abertura) y examinar el baffle interno y tubo perforado. Sumergir la mufla en agua y probar presión a 10 psi.
 3. Reemplazar la mufla antes del próximo vuelo si se encuentran reventaduras, deterioro por calor, defectos o golpes formados en el área de tubo perforado o si se detectan fugas durante la prueba de presión.

4. Rectificar el cobertor de calor de mufla de acuerdo a lo siguiente:

- i. Alargando la abertura en el cobertor de acuerdo con el modelo Piper.
- ii. Instalando el tubo de refuerzo de la mufla, P/Nº: 23482-00 usando 20 remaches PDR 134A-6, o el equivalente aprobado por la F.A.A.
- iii. Instalando plato cobertor P/Nº: 23498-00 usando 11 remaches AN-426A3-4, o el equivalente aprobado por la F.A.A. de acuerdo con el Boletín de Servicio de Acción Inmediata Nº: 210 (KIT P/Nº: 754-484).

5. Reinstalar los tubos de escape, tubería y conductos de aire en el avión.

b. Para aviones series Nºs: 24-2299 a 24-3284 inclusive, con muflas reforzadas P/Nº:s: 22594-00, 22594-02 en los PA-24 y P/Nº: 22593-00, 23159-00 en los PA-24"250", excepto los aviones series Nºs: ~~XXX~~

24- 2876, -2929, -2949, -2967, -2990, -3033, -3095, -3114,
-3130, -3150, -3155, -3173, -3191, -3193, -3194, -3196,
-3198, -3203, -3204, -3222, -3233, -3234, -3241, -3244,
-3248, -3254, -3257, -3258, -3255, -3268, -3270, -32-73,
-3274, -3276, -3277, -3278, -3279, -3280, -3282, -3283,
los cuales han sido modificados:

1. Efectuar las inspecciones requeridas por (a) (1) y (a) (2), y el reemplazo requerido por (a), (3), si es necesario.
2. Instalar nuevo cobertor de cabina, P/Nº: 23507-00 ~~en~~ en los PA-24, y P/Nº: 2348-00 en los PA-24"250". Centrar la tubería de escape en la abertura de tubería de escape.
3. Reinstalar los tubos de escape de la mufla, tubería y conductos de aire en el avión.

NOTA: La carta de Servicio Piper Nº: 324B puede ser usada como guía para inspecciones además del Boletín de Servicio Nº: 210).

EFFECTIVA A PARTIR DEL 5 DE DICIEMBRE, 1962.

63-27-3:

Cumplimiento requerido dentro de las próximas 100 Hrs. después de efectivo este Boletín.

La operación inadvertida del interruptor automático de retracción del tren de aterrizaje, de 25 amperios ha resultado en paro del tren de aterrizaje en posición diferente a la de completamente abajo. Para eliminar esta condición, con su peligro asociado, de aterrizaje con el tren parcialmente abajo, por lo que debe ser reemplazado por un interruptor automático de 30 amperios, Piper P/Nº: 454661, o el equivalente aprobado por la F.A.A.

(La Carta de Servicio Nº: 356, del 31 de Marzo de 1961, trata de este mismo asunto).

ESTA NOTA MANDATORIA ES EFECTIVA A PARTIR DEL 23 DE ENERO DE 1964.

64-10-4.

Cumplimiento requerido dentro de las 50 Hrs. de tiempo de servicio después de efectiva esta Nota Mandatoria.

A fin de prevenir que porciones de las venas deflectoras de la caja de aire del carburador se suelten, se quiebren o se ~~tra-~~ ~~zan~~ obstruyan entre la garganta del carburador, remover las venas deflectora de la caja de aire, P/Nº: 21943-03, de acuerdo a la carta de Servicio Nº:420 del 5 de Marzo de 1964, que cubre este asunto).

NOTA MANDATORIA EFECTIVA A PARTIR DEL 12 DE MAYO DE 1964.

64-22-3.

Cumplimiento requerido dentro de las próximas 50 Hrs. de tiempo en servicio, después de efectiva esta nota mandatoria, a menos que ya hasya sido efectuada.

Para eliminar posibles quebraduras o aflojamiento de las guías de cables al interruptor de seguridad del tren de aterrizaje con el resultante mal funcionamiento del interruptor de seguridad del tren de aterrizaje, debe efectuarse lo siguiente:

- a. En el tren de aterrizaje izquierdo, inspeccionar por cables y terminales flojos o quebrados en las conexiones al interruptor de seguridad del tren de aterrizaje. Reparar cualquier alambre o terminal flojo o quebrado antes del próximo vuelo.

64-22-3. (CONT).

- b. Instalar El Kit Piper N°: 754475, o el equivalente aprobado por la F.A.A., dejando suficiente flojedad en los alambres entre la nueva abrazadera y el interruptor de seguridad para prevenir jalamiento de los cables.

La Carta de Servicio Piper N°: 379, del 12 de Julio de 1962, también cubre este asunto.

NOTA MANDATORIA EFECTIVA A PARTIR DEL 28 de Setiembre de 1964.

68-13-3.

Para prevenir agotamiento de combustible causado por golpe en las celdas de combustible y pérdida de combustible a través de las tapas de llenado de los tanques, efectuar lo siguiente:

1. Dentro de las próximas 25 Hrs. de servicio, después de efectiva esta Nota, y en adelante, cada 100 Hrs de tiempo en servicio, efectuar las siguientes inspecciones:
 - a. Inspeccionar visualmente las celdas de combustible principales y auxiliares por indicaciones de golpes en las celdas. Inspeccionar abrazaderas superiores e inferiores de las celdas auxiliares, las cuales retienen las celdas de vejiga para asegurar de acuerdo con la Sección VIII del Manual de Servicio Piper Comanche N° 753516 o una inspección equivalente aprobada por el Ingeniero Jefe o Fabricante. Las celdas de combustible estarán vacías cuando se efectúe esta inspección. También, con las tapas de llenado de tanques removidas, inspeccionar los tubos de ventilación bajo el ala por suciedad o bloqueo de hielo. Aplicar succión a cada salida de tubo de ventilación para asegurarse de que no hay obstrucción.
 - b. Inspeccionar todas las tapas de llenado de las celdas de combustible por seguridad y asegurar instalación de tapa del número de parte apropiado. Si la porción de hule de las tapas de llenado tipo "Thermos" (S/N°: 24-581 en adelante) muestra indicaciones de sequedad o dureza la cual puede causar flojedad en la tapa, la tapa debe ser reemplazada.
 - c. Efectuar una revisión de unidad de envío de indicador de cantidad de combustible, revisar de acuerdo a la ~~fórmula~~ Sección VIII del Manual de Servicio Piper Comanche N° 753516 o una inspección equivalente aprobada por Jefe, Ingeniero y Fabricante,.

68-13-3. (CONT).

2. Dentro de las 100 H rs. de tiempo de servicio después de la efectividad de esta nota, a menos que ya haya sido efectuada en los aviones S/Nº: 24-581 hasta 24-3495 inclusive, ~~se~~ alterar los tubos de drenado de celdas de combustible, ~~después~~ de acuerdo al Boletín de Servicio Piper Nº 216 del 21 de Junio de 1963, o una alteración equivalente aprobada por el Jefe, Ingeniero y Fabricante.

El Boletín de servicio Nº 216 y 231A y Carta de Servicio Nº 367 trata de este mismo asunto.

NOTA MANDATORIA EFECTIVA A PARTIR DEL 29 DE JUNIO DE 1968.

RGG.

❖❖

NOVIEMBRE 1970.