



**DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
NOTIFICACION DE FALLAS,
MAL-FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS**

1. Matrícula	2. Propietario Nombre: _____ Dirección: _____ _____ _____					3. Fecha del problema	4. Fecha de envío	5. ABIERTO () CERRADO () INCIDENTE () ACCIDENTE ()	
8. Aeronave	Marca	Modelo	No. de Serie	Ciclos	T.T.	T.S.O	6. Lugar:		
Motor							7.1 Descripción de la falla (agregue hojas blancas de ser necesario)		
Hélice									
9. Sistema o componente (conjunto en el que figura la parte)									
Nombre	Marca	Modelo	No. de Serie					7.2 Disposición del equipo o parte defectuosa: (agregue hojas blancas de ser necesario)	
10. Parte específica del componente causante del problema									
Nombre	Número	Localización de la parte / defecto							
11. Código ATA	12. Parte TT	13. Parte TSO		14. Condición					
15. AD, SB, cartas de servicio conexas: _____ _____ _____									



**DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
NOTIFICACION DE FALLAS,
MAL-FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS**

16. Remitido por:

NOMBRE: _____

Organización/Empresa: _____

Firma : _____

e-mail : _____

TEL/FAX: _____

17. Remitido al Estado de Diseño:

País: _____

Fabricante: _____

DGAC: _____

Contacto: _____

Contacto: _____

Fecha: _____

Fechas: _____

Notas:

1. Adjuntar copia de la bitácora de vuelo donde se reporta la Falla, Mal funcionamiento y Defectos
2. Adjuntar comprobantes de envío.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL NOTIFICACION DE FALLAS, MAL-FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMULARIO

1. **MATRICULA:** Indíquese la Matrícula de la aeronave como por ejemplo, TG-AKD, TG-AIE, ETC
2. **PROPIETARIO:** Propietario registral de la aeronave o producto.
3. **FECHA REAL** en que ha ocurrido el problema.
4. **FECHA REAL DE ENVÍO** a la DGAC.
5. **ABIERTO:** Marque esta casilla si no está completo el informe y se prevé el envío de información suplementaria.
CERRADO: Marque esta casilla si el informe está completo y no se espera dar más información sobre este hecho específico. Los informes suplementarios se indicarán como Supl. Cerrado indicando con ello que éste es el último informe.
INCIDENTE: Marque esta casilla si se trata del reporte de un incidente.
ACCIDENTE: Marque esta casilla si se trata del reporte de un accidente. (Ver nota 1)
6. **LUGAR DONDE SE HA PRODUCIDO EL PROBLEMA.**
7. **7.1 DESCRIPCION DE LA FALLA:** el texto debe identificar y describir la causa del mal funcionamiento, falla o defecto. Contendrá información descriptiva relativa a la parte/componente que ha causado el problema, resultados obtenidos tras las inspecciones y acción correctiva tomada para evitar que vuelva a producirse. Debe incluirse el cumplimiento o incumplimiento de una AD, SB, STC o PMA. Además se agregará la referencia a cualquier adjunto como por ejemplo, diagramas, partes etc.
7.2 DISPOSICIÓN DEL EQUIPO O PARTE DEFECTUOSA: Anótese la ubicación actual de la aeronave o equipo a que se refiere el reporte.
8. **AERONAVE**
MARCA: Nombre del fabricante de la aeronave.
MODELO: esta información debe ser la designación oficial de la aeronave relacionada en las hojas de datos de especificaciones de aeronaves o en las de datos de tipo. **NÚMERO DE SERIE:** Número de serie asignado por el fabricante.
MOTOR: Indíquese la marca, modelo y número de serie de la misma forma que para la aeronave.
HÉLICE: Indíquese la marca, modelo y número de la serie. Los números de serie son especialmente importantes cuando se relacionan con problemas de hélices. A veces se producen problemas con las combinaciones de hélices y motores, en consecuencia, introdúzcase la información completa.
T.T: indique tiempo total de aeronave, motor y hélice.
CICLOS: Indique los ciclos totales de aeronave, motor y hélice
TSO: Indique el tiempo después de Overhaul de aeronave, motor y hélice (si aplica).
9. **SISTEMA/COMPONENTE:** cuando se procese un informe de sistema o componente para un organismo de mantenimiento y no se conozca que aeronave, grupo motopropulsor o hélice ha sido extraído, se indicará en la casilla 8 con la expresión "Componente Sólo". La casilla 9 debe completarse, si es posible, para todos los sistemas/componentes.ds
10. **Parte específica (del componente) causante del problema**
-NOMBRE: Indíquese el nombre del fabricante de la pieza concreta que ha sido motivo del problema.
-NÚMERO: indíquese el número de parte del fabricante.
-LOCALIZACIÓN DE LA PARTE/DEFECTO: localícese la parte discrepante o el defecto. Por ejemplo, la caja posterior de rt., punto de aplicación de gatos, costado exterior izquierdo, etc.
11. **CÓDIGO ATA:** Indíquese el sistema y subsistema de aeronave, respectivamente, por los símbolos numéricos (Espec. ATA 100) por ejemplo: en caso de cilindro 7230 de motor, indíquese únicamente 7230.
12. **PARTE TT:** Indíquese el tiempo total de servicio de la parte en horas o ciclos totales.
13. **PARTE TSO:** Tiempo desde la última revisión de la parte, indíquese el tiempo de servicio de la parte en horas totales desde que se sometió a la última revisión, por ejemplo: 316.3 horas.
14. **CONDICIÓN DE LA PARTE:** indíquese con las palabras que mejor describan el estado de la parte como rota, rozada, agrietada, corroída, etc.
15. **AD, SB CARTAS CONEXAS:** Indíquese aquí si existen Directivas de Aeronavegabilidad (AD), Boletines de Servicio (SB) u documentos similares relacionados a la falla que se reporta,
16. **REMITIDO POR:** Nombre de la persona que somete el informe, organización e información de contacto. Adjuntar copia de la bitácora de vuelo donde se reporta la dificultad en servicio.
17. **REMITIDO AL ESTADO DE DISEÑO:** Anotar los datos del ente a que se remite este reporte en el Estado de Diseño, ya sea al fabricante y/o a la autoridad de aviación correspondiente según aplique. Adjuntar comprobante del envío al Estado de Diseño.

Nota 1:

Un **ACCIDENTE** es un acontecimiento no deseado producido de manera repentina que ocasiona daños, ya sea en personas, en las instalaciones o equipos (aeronaves, partes, componentes, etc.).

En cambio, un **INCIDENTE** es un suceso que puede, o no, ocasionar algún daño. Tiene el potencial de ser accidente y se puede tomar como una oportunidad para identificar errores, y así poder controlarlos antes que ocurra un accidente.