



**ORDEN ATAD 4-2**  
**CRITERIOS PARA OTORGAR EL**  
**CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD TRANSITORIO**

---

**10. PROPÓSITO**

- (a) El propósito de esta orden es establecer criterios para la emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Transitorio previsto en la DIRAM 4 (4.D.70).
- (b) Asimismo, al estar ligado a este certificado de aeronavegabilidad al mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada, también se brindan criterios para la habilitación transitoria de Organismos Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico, que posibiliten el sostenimiento de la misma.

**20. ALCANCE**

- (a) Sera de aplicación para:
  - 1. Aeronaves de las Fuerzas Armadas con matricula militar.
  - 2. OTMA's

**30. CLASIFICACIÓN DE SEGURIDAD**

- (a) Público.

**40. CARÁCTER**

- (a) Mandatorio.

**50. CUMPLIMIENTO**

- (a) A partir de la puesta en vigencia de la presente orden.

**60. ANULACIONES**

- (a) Esta revisión anula a la revisión anterior de esta ORDEN ATAD.

**70. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS**

**70.1 Abreviaturas:**

Abreviaturas: A los fines de esta Orden se contemplan las siguientes:

- (1) DIGAMC: Dirección General de Aeronavegabilidad Militar Conjunta.
- (2) DIRAM: Directiva del Reglamento de Aeronavegabilidad Militar.
- (3) OSRA: Organismo Superior de Regulación de Aeronavegabilidad.
- (4) OTMA: Organismo Técnico de Mantenimiento Aeronáutico.
- (5) RAM: Reglamento de Aeronavegabilidad Militar.

## 80. GENERALIDADES

- (a) A los fines del cumplimiento del RAM, el Certificado de Aeronavegabilidad Transitorio emitido según DIRAM 4.D.70 permite que una aeronave en particular pueda ser operada hasta tanto cumpla con las condiciones requeridas en DIRAM 4.D.50 y 4.D.60 para obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Continuada.
- (b) Análogamente, puede considerarse la Habilitación Transitoria de un OTMA, cuando existan aspectos exigidos en la DIRAM 7, que presenten limitaciones que no sean críticas de acuerdo con el concepto previsto en DIRAM 4.D.70.
- (c) Para las certificaciones transitorias se requiere un control más exhaustivo por parte de los OSRA, debiendo identificar claramente los condicionantes que limitan en el tiempo la habilitación, siempre que estos no sean críticos para la aeronavegabilidad.
- (d) Para cada aspecto que presente limitaciones en el cumplimiento de las exigencias del RAM, debe efectuarse un análisis que permita determinar cuál - de las tres Condiciones que se establecen a continuación - es aplicable:
  - 1. **Condición "A"**: Cuando se cumplen las exigencias del RAM, es decir que no se presentan discrepancias, razón por la cual el aspecto considerado es aceptable sin limitaciones.
  - 2. **Condición "B"**: Cuando se presentan discrepancias menores, requiriendo por parte del OSRA un Estudio/Análisis Técnico que sustente la validez, pese a las limitaciones, con respecto al nivel de seguridad requerido por el RAM. De este estudio puede resultar:
    - 2.1 Que la limitación no tuviera alternativa de ser mejorada y se considere técnicamente la adecuada, pasando a la Condición "A".
    - 2.2 Que esta aceptación condicional implique la imposición de un plazo para el cumplimiento adecuado de la exigencia, manteniendo la Condición "B" hasta el vencimiento de dicho plazo, pasando después a Condición "A" o "C" según se haya solucionado o no la limitación.
    - 2.3 Que fuera considerada inaceptable, pasando a la Condición "C".
  - 3. **Condición "C"**: Cuando se presentan discrepancias mayores, es decir que las limitaciones son inaceptables para el OSRA.
- (e) En la tabla adjunta como Anexo 1 a la presente Orden, se ejemplifican casos posibles y su tratamiento.
- (f) Para definir si se dan las condiciones críticas mencionadas, los OSRA deberán cumplir con los criterios aplicables a las aeronaves y los OTMA que se enuncian en esta Orden, evaluando cada caso según la metodología descrita en el párrafo (d) de esta sección.

## 90. CRITERIOS PARA EL ANALISIS DE AERONAVES

### 90.1 Aceptación de Aeronaves y Modificaciones Aplicadas Previamente

## ORDEN ATAD 4-2

---

- (a) Conforme a la DIRAM 4 la aceptación de las aeronaves ingresadas con anterioridad a la emisión de esa, se harán de acuerdo a 4.D.20.

### 90.2 Situación Componentes Instalados

- (a) El criterio a seguir con los componentes retornados al servicio con anterioridad a la implementación total del RAM para el Sistema de Armas correspondiente, ya sea que estén instalados en la aeronave o en estantería, será indicado en 4.D.20 (d).

### 90.3 Cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad y otros documentos Mandatorios (DAM 10-001).

- (a) Se deberá realizar un análisis de cumplimiento, a los efectos de determinar plazos de aplicación y determinar prorrogas, de ser factible, en los casos que ya hubiera expirado el termino del cumplimiento.

### 90.4 Trazabilidad

- (a) Se deberá aplicar lo indicado en DIRAM 6.D60. Es importante determinar para este punto si los productos o partes a considerar son "On Condition", si tiene límites de funcionamiento (por ejemplo "overhaul") y/o limite de vida útil.
- (b) **Registro Técnicos de Vuelo.** Deben ser trazables hasta la inspección mayor anterior.
- (c) **Registro de Mantenimiento.** Debe ser trazable al menos tipo y lugar de intervención, en caso de discrepancia debería estudiarse caso por caso.

## 100 CRITERIOS PARA EL ANALISIS DE OTMA's

### 100.1 Documentación Técnica

- (a) No necesariamente es la emitida por el fabricante, puede utilizarse documentación equivalente de otras fuentes que se consideren validas como ser las "Technical Orders" de la USAF, o bien en procedimientos desarrollados por ingeniería propia (6.D.30), aprobados por el OSRA.
- (b) Si la documentación técnica está pendiente de actualización debe evaluarse la implicancia de esta falta de información, la posibilidad y alternativas de obtención y establecerse plazos razonables para solucionar esta situación.
- (c) El OSRA podrá otorgar plazos para actualizar programas de mantenimiento (Sean del fabricante o propios) si evalúa la implicancia de la falta de información.
- (d) La inexistencia de documentación es inaceptable.

### 102.2 Infraestructura y Equipamiento

- (a) Identificar los casos en que la infraestructura dificulta o impide el cumplimiento de los procesos exigidos por la documentación aplicable y analizar su aceptabilidad, diferenciándolos de aquellos que sólo representan limitaciones a



la eficiencia o productividad, o que forman parte de una capacidad a ser incorporada en el futuro.

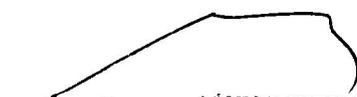
- (b) Los OTMA que no alcancen a cumplir la totalidad de los requisitos establecidos en la sección DIRAM 7.D.10 deberán presentar al respectivo OSRA un plan de solución de discrepancias.
- (c) Respaldaer equipamiento alternativo (herramientas y bancos) con estudios de ingeniería. Si se vienen usando sin novedades desde mucho tiempo atrás, el OSRA podrá autorizar su utilización en forma provisoria hasta tanto se finalice con los mencionados estudios.
- (d) Con respecto a la calibración de equipos e instrumentos, se seguirán los siguientes pasos:
  - 1. Establecer los equipos e instrumentos alcanzados y estado de los mismos.
  - 2. Establecer plazo de cumplimiento, si están vencidos y es aceptable una prórroga.
  - 3. Evaluar posibles métodos alternativos de cumplimiento, tal como habilitar centros de calibración propios siempre que se mantengan los patrones de referencia calibrados en centros reconocidos.

**100.3 Idoneidad del personal Interviniente.**

- (a) Aplicar la CAM 5-2 para otorgar Certificados de Competencia, teniendo en cuenta que se puede suplir cursos con experiencia.
- (b) Con el mismo criterio, al personal con licencia que tiene experiencia previa puede otorgársele la habilitación condicionada al cumplimiento del plan de capacitación.

**100.4 Organización y Gestión.**

- (a) En los casos que no pueda cumplirse estrictamente con la organización prevista en DIRAM 7 o la cobertura de cargos de acuerdo a DIRAM 5, como mínimo debe existir un RT con las debidas atribuciones (conforme DIRAM 7). En este caso el OSRA deberá establecer un plazo de regularización.
- (b) Con respecto al Manual OTMA y al Manual Calidad, el OSRA podrá considerar aceptable si están en proceso de ajuste a partir de una versión completa preliminar, estando delimitadas las responsabilidades y procedimientos en general, dando plazos para corregir las discrepancias.

  
BRIGADIER VÍCTOR ANTONIO PÉREZ  
DIRECTOR GENERAL DE AERONAVEGABILIDAD MILITAR CONJUNTA

  
LICENCIADO ALBERTO VICENTE BORSATO  
DIRECTOR NACIONAL DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN TÉCNICA

An 1.10 EJEMPLO

Evaluación para la calificación transitoria de la aeronave Fokker F-27 MK200 Matricula T74 (Repetir análisis para cada matricula)

N°	Ítem	Condición preliminar			Discrepancia	Observaciones	Condición final			Acción Requerida
		A	B	C			A	B	C	
1	Aceptación de modificaciones									
2	Componentes instalados									
3	Cumplimiento de AD's									
4	Trazabilidad de componentes y partes									
5	Registro técnico de vuelo									
6	Registro de mantenimiento									

Evaluación de OTMA en relación con la aeronave Fokker F-27 MK200 (Con referencia a las capacidades mínimas para mantener la aeronavegabilidad continuada)\*

N°	Ítem	Condición preliminar			Discrepancia	Observaciones	Condición final			Acción Requerida
		A	B	C			A	B	C	
1	Registros de RT y Jefe de OTMA									
2	Manual del OTMA									
3	Manual de Calidad									
4	Documentación técnica para check A									
5	Documentación técnica para check B									
6	Idoneidad del personal para check A									
7	Idoneidad del personal para check B									
8	Infraestructura para check A									
9	Infraestructura para check B									
10	Equipos y herramientas para check A									
11	Equipos y herramientas para check B									
12	Calibración de equipos y herramientas check A									
13	Calibración de equipos y herramientas check B									
14										
15										

• Consignar el anexo el mantenimiento a tercerizar.

