

PROCESO SELECTIVO PARA EL INGRESO, POR EL SISTEMA PROMOCIÓN INTERNA, EN LA ESCALA DE CIENTÍFICOS SUPERIORES DE LA DEFENSA 26044 (Resolución 400/38497/2023), de 18 de diciembre, B.O.E. Nº 305 de 22 de diciembre de 2023).

TRIBUNAL CALIFICADOR nº 2

CERTIFICACIÓN AERONÁUTICA

CASO PRÁCTICO Nº 3

Se recibe en el INTA un Comunicado de Alerta Inmediata (CAI) o equivalente (AOT, AFS, etc...), de una Industria titular de un Certificado Técnico del INTA, asociado a una ocurrencia en vuelo en una aeronave equipada con sistema Boom central y dos mangueras de repostaje, una en cada ala, encargada de proporcionar combustible en vuelo a diferentes receptores, de la que se sospecha pueda haber sido causada por una deficiencia en el diseño.

Se pide:

a) Definir de forma secuencial los pasos del proceso a seguir desde la comunicación del incidente hasta la implementación de una medida correctiva terminante en todas las aeronaves afectadas y por lo tanto, la desaparición de la condición insegura.

Para ello, se deberá suponer un caso en el que existirán previamente a las medidas correctivas, medidas preventivas.

Para la consideración de la medida preventiva; se supone que, tras una primera investigación, se ha encontrado como causa raíz más probable de la ocurrencia una grieta (que se presumirá preexistente) de un tamaño superior al admitido en una de las piezas pertenecientes a las mangueras de repostaje. Se desconocerá aún, la causa de la aparición de la grieta. En este caso, definir una hipotética medida preventiva asociada hasta que se conozca la razón de la deficiencia y definir el proceso completo hasta la definición de dicha medida como obligatoria. ¿A través de que medio la Autoridad impondrá dicha medida como obligatoria?

Para la consideración de la medida correctiva, se supone que se ha demostrado que la grieta se ha originado por un proceso de corrosión debido a un diseño inadecuado del recubrimiento de la parte afectada. En este caso, definir una hipotética medida correctiva y el proceso completo hasta la implementación de dicha medida (que definiremos como terminante) en toda la flota de forma que desaparezca la condición insegura.

NOTAS:

- AOT: Alert Operator's Transmission.
- AFS: Airworthiness Follow-Up Sheet.
- La aeronave afectada está sometida a la regulación nacional (Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa)
- La Subdirección General de Sistemas Aeronáuticos del INTA es el Órgano Técnico Competente emisor del Certificado Técnico y propondrá los Borradores o Recomendaciones de Directivas de Aeronavegabilidad.
- Se deberán considerar los diferentes actores involucrados (INTA, AAD, titular del CTM, Consejo de Aeronavegabilidad, usuario).
- Para la definición de las medidas preventivas y correctivas, no se precisa detalle ni justificación de la idoneidad de las mismas, simplemente se utilizarán como soporte teórico para la descripción por el opositor del proceso de aeronavegabilidad continuada en este supuesto práctico.