

## Ruedas fuera de Normas

Cada vez se hacen más cotidianos los casos de incidentes en mantenimiento en línea en los cuales se pone en entredicho al TMA que ha llevado a cabo el trabajo.

En fechas recientes se han producido casos en los que al TMA certificador se le ha pedido explicaciones sobre la puesta en servicio de un avión tras una Daily Check, y en el que posteriormente la tripulación, en su inspección prevuelo ha encontrado ruedas fuera de normas.

Sin duda alguna los TMA, al igual que todos los colectivos profesionales, podemos cometer errores en la realización de nuestros trabajos, pero lo que **no estamos dispuestos a consentir es que se ponga en duda nuestra buena fe y profesionalidad.**

Todos los TMA realizamos la inspección de las ruedas con rigor y de acuerdo con la norma ME-NT-03-QR40, y de acuerdo con el AMM.

La jefatura que nos pide explicaciones, sabe perfectamente que, en numerosas ocasiones, después de que el certificador ya ha firmado el Release to Service, se producen movimientos de aviones para situarlos en el parking que el Operador considera oportuno.

**Por este motivo, un daño que antes estaba oculto en la parte de la rueda en contacto con el suelo, ahora puede quedar visible tras el movimiento del avión.**

**Exigimos por tanto, que en el plazo de 10 días**, en los documentos de inspección en los que se requiera la comprobación de las ruedas, se haga mención explícita a que dicha inspección **se refiere a la parte visible de la mismas**, de lo contrario nos veremos obligados a levantar cada tren de aterrizaje y hacer girar la rueda para inspeccionarla en toda su circunferencia.

Por otro lado, ¿No se nos hace especial hincapié en que toda acción de mantenimiento tomada sobre el avión debe quedar obligatoriamente reflejada en el parte de vuelo y contestada con referencia a manuales o normas de datos aprobados?

Consideramos que es una tarea de mantenimiento (AMM 09-10-00 PB201) de suficiente envergadura como para que, tras ser efectuada, se tenga que firmar un Release to Service.

Con esta medida se disminuirán las probabilidades de que un daño en las ruedas no sea detectado, ya que el TMA certificador efectuaría una inspección general del A/C antes de firmar y así se evitarían retrasos y contingencias de última hora en la salida del avión

**Por tanto exigimos que todos los movimientos de avión queden registrados en el parte de vuelo en las casillas de acciones de mantenimiento y no en las observaciones.**

También queremos pedir a nuestra jefatura, que en la medida de lo posible, trasladen a los tripulantes Técnicos que la seguridad es cosa de todos, y si una rueda se encuentra fuera de normas, se puede poner en riesgo la operación, y por tanto deberían anotarlo en el parte de vuelo allí donde sea detectada la anomalía, y no solamente en base.

De esa forma, será un TMA cualificado el que decida si el avión está listo para el servicio.