



## PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN Y ACREDITACIÓN DE LAS COMPETENCIAS PROFESIONALES

### CUESTIONARIO DE AUTOEVALUACIÓN PARA LAS TRABAJADORAS Y TRABAJADORES

#### UNIDAD DE COMPETENCIA

**“UC2556\_3: Mantener/reparar los motores de helicópteros con  
turbina de gas”**

#### LEA ATENTAMENTE LAS INSTRUCCIONES

---

Conteste a este cuestionario de **FORMA SINCERA**. La información recogida en él tiene **CARÁCTER RESERVADO**, al estar protegida por lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal.

Su resultado servirá solamente para ayudarle, **ORIENTÁNDOLE** en qué medida posee la competencia profesional de la “UC2556\_3: Mantener/reparar los motores de helicópteros con turbina de gas”.

No se preocupe, con independencia del resultado de esta autoevaluación, Ud. **TIENE DERECHO A PARTICIPAR EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN**, siempre que cumpla los requisitos de la convocatoria.

Nombre y apellidos del trabajador/a: NIF:	Firma:
Nombre y apellidos del asesor/a: NIF:	Firma:

## INSTRUCCIONES CUMPLIMENTACIÓN DEL CUESTIONARIO:

Las actividades profesionales aparecen ordenadas en bloques desde el número 1 en adelante. Cada uno de los bloques agrupa una serie de actividades más simples (subactividades) numeradas con 1.1., 1.2.,..., en adelante.

Lea atentamente la actividad profesional con que comienza cada bloque y a continuación las subactividades que agrupa. Marque con una cruz, en los cuadrados disponibles, el indicador de autoevaluación que considere más ajustado a su grado de dominio de cada una de ellas. Dichos indicadores son los siguientes:

1. No sé hacerlo.
2. Lo puedo hacer con ayuda.
3. Lo puedo hacer sin necesitar ayuda.
4. Lo puedo hacer sin necesitar ayuda, e incluso podría formar a otro trabajador o trabajadora.

<b>1: Efectuar el mantenimiento programado y no programado del motor utilizando equipos de prueba y medida (endoscopio, calibre, galgas, entre otras), sustituyendo elementos y ejecutando operaciones marcadas en el Manual de Mantenimiento de la aeronave, garantizando su operatividad.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
1.1: Verificar visualmente los testigos de filtros de combustible y el tapón magnético de aceite (CHIP DETECTOR), comprobando que no estén marcando saturación de filtro y que no contienen partículas magnéticas para descartar un posible desgaste de partes móviles del motor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2: Inspeccionar visualmente el nivel de aceite del motor a través de un visor, varilla, entre otros, comprobando están entre los valores marcados en las instrucciones de trabajo recogidas en el Manual de Mantenimiento de la Aeronave, rellenando en cada caso y apuntado la cantidad utilizada en el parte de vuelo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3: Comprobar visualmente la bancada del motor, paneles cortafuego, sellos de motor, tuberías neumáticas e hidráulicas y de combustible, entre otras, en su fijación y/o acoplamiento, observando que no existen holguras, grietas, fugas o deformaciones, asegurando la fijación, protección, estanqueidad y presión del conjunto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4: Inspeccionar visualmente el cableado de motor, las rampas de las bujías y las cajas eléctricas, comprobando su estado y fijación, para garantizar un funcionamiento eléctrico.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>1: Efectuar el mantenimiento programado y no programado del motor utilizando equipos de prueba y medida (endoscopio, calibre, galgas, entre otras), sustituyendo elementos y ejecutando operaciones marcadas en el Manual de Mantenimiento de la aeronave, garantizando su operatividad.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
1.5: Comprobar visualmente los alabes del rotor de admisión y de escape, observando la inexistencia de roturas, deformaciones, cambios de color y que están dentro de los valores marcados en las instrucciones de trabajo recogidas en el Manual de Mantenimiento de la Aeronave.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.6: Comprobar visualmente las varillas de gasto de combustible y los mandos de cabina, observándose la sincronización para obtener el régimen solicitado en cada momento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.7: Comprobar visualmente el estado de los tornillos y tuercas de unión entre las diferentes etapas del motor, observando su estado y su capacidad de unión para mantener la unión del conjunto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.8: Verificar visualmente la sujeción y estado del árbol de transmisión entre la caja de engranajes principal y el motor turbo eje, comprobando la ausencia de deformaciones.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>2: Efectuar el diagnostico de averías del motor y pruebas de generación eléctrica, verificando los elementos (alabes, estator, strut de salida, entre otros), ajustando y reparando aquellos que estén defectuosos, utilizando la herramienta manual y específica (llaves de vaso, extractores, llaves fijas, de codo, angulares, torquímetros, entre otros), restaurando el funcionamiento de la unidad de potencia.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
2.1: Verificar la zona de entrada del motor (álabes de los estatores de entrada y la primera etapa), controlando su libre giro y la inexistencia de fisuras, suciedad, melladuras, erosiones, elementos sueltos, entre otras, reparando los alabes según el Manual de Mantenimiento del fabricante.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2: Comprobar la salida de fan y salida de turbina de baja (alabes y tobera de escape), observando su estado general, verificando las salidas de aire sin obstrucciones, cierres de todas las tapas y broches de capot asegurados, apuntando los elementos que se encuentran en mal estado para su sustitución o reparación, siguiendo Manual de Mantenimiento del fabricante.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p><b>2: Efectuar el diagnostico de averías del motor y pruebas de generación eléctrica, verificando los elementos (alabes, estator, strut de salida, entre otros), ajustando y reparando aquellos que estén defectuosos, utilizando la herramienta manual y específica (llaves de vaso, extractores, llaves fijas, de codo, angulares, torquímetros, entre otros), restaurando el funcionamiento de la unidad de potencia.</b></p>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
<p>2.3: Comprobar el sistema de Generación Eléctrica de emergencia, realizando una prueba operacional, siguiendo el Manual de Mantenimientos de la Aeronave, observando la alimentación eléctrica de las unidades, sensores, actuadores, entre otros.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>2.4: Verificar las válvulas que conforman el sistema de sangrado de motor (HP, PRV, IP, TTV), conectando la fuente de aire a la toma de tierra de presión de alta (High Pressure) e incrementando lentamente la presión hasta que esté estable a 30 psi, observando que no existen pérdidas de presión en el manómetro, ni escapes en los conductos de aire, las líneas sensitivas, las abrazaderas, las uniones y juntas flexibles.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>2.5: Comprobar visualmente el compresor y la turbina de la primera etapa con sus álabes de alta y baja, los álabes de FAN de la primera etapa, la cámara de combustión, el rotor del compresor, la entrada en pérdida (stall), inyectores y caja de accesorios, entre otros, detectando anomalías por suciedad o alta temperatura de EGT mediante inspección boroscópica, entre otras, buscando anomalías producidas por sobrecalentamiento, ingestión de objetos extraños, entre otros, llevando a cabo su limpieza con el equipo de lavado, secándolo mediante un Dry Motoring, arrancándolo en modo automático y comprobando, mediante la pantalla ECAM, los parámetros de vibración, equilibrado, aceleración y potencia, entre otros y las pérdidas exteriores por el mástil de drenaje de hidráulico, aceite o combustible.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>2.6: Comprobar el sistema de encendido del motor (cable de encendido, bujías o excitador, entre otros), los termopares y la sonda de EGT, verificando visualmente y con los equipos de prueba y medida (polímetros, torquímetro, entre otros), midiendo la resistencia y comprobando la ausencia de grietas, dobleces, daños o terminales flojos, reemplazando las LRU afectadas en cada caso y los elementos que estén fuera de valores de medida de referencia del Manual de Mantenimiento de la Aeronave.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>3: Reparar averías del motor, comprobando con los equipos de prueba y medida (calibres, polímetros, entre otros) su mal funcionamiento, localizando el fallo, las causas que lo provocan, procediendo a su corrección, desmontando la unidad en cada caso, consultando el Manual de Mantenimiento de la Aeronave.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
3.1: Verificar visualmente la unidad de control de combustible, trasmisor de flujo o bomba y con los equipos de prueba y medida (polímetro, equipo de diagnosis, micrómetros, entre otros), reemplazándolo en caso de pérdidas o mal funcionamiento, desmontando los elementos, sustituyéndolos o reparándolos con la herramienta común (llaves de vaso, de codo, torquímetros, entre otros), restaurando la operatividad de la unidad o elementos deteriorados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2: Reemplazar el motor, asegurando que los depósitos y acumuladores hidráulicos están despresurizados de aire y que los circuit breakers están saltados y asegurados, abriendo capots, inhibiendo las palas quitando los tornillos de unión, desmontando los pernos y tuercas de sujeción a las bancadas de la cuna del motor y mediante la pluma de extracción procediendo a la subida o bajada del motor, montando de nuevo siguiendo el Manual de Mantenimiento de la aeronave, utilizando la herramienta común (llaves de vaso, de codo, torquímetros, entre otros), reponiendo el fluido y el gas de los acumuladores del sistema hidráulico y neumático.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3: Verificar la ECU del motor del sistema FADEC, realizando un test funcional en ambos canales vía MCDU, situada en la cabina del piloto, con los equipos de prueba y medida (polímetros y analizadores digitales, entre otros), realizando el test, diagnosticando la avería y reparando en cada caso, abriendo los capots de fan para reemplazar la unidad de control electrónico (ECU) en cada caso, con la herramienta común de taller (llaves de vaso, torquímetro, entre otras), restaurando la operatividad de la aeronave.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4: Realizar el arranque automático o manual del motor para verificar las partículas metálicas de la caja de accesorios, las pérdidas por el cambio del filtro de recuperación de aceite y la bomba del aceite, observando si hay pérdidas en el intercambiador de aceite-combustible y controlando la apertura y cierre de la válvula de puesta en marcha en cabina a través de las pantallas ECAM y por el visor el nivel de aceite, para controlar el arranque de la aeronave, sustituyendo con el utillaje específico y universal (llaves de vaso, fijas, de codo, torquímetros, , entre otras), la gearbox y del drive shaft en cada caso.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.5: Comprobar visualmente la bomba del hidráulico del motor, observando que no tiene pérdidas de fluido hidráulico y que no tiene signos evidentes de mal funcionamiento (ruidos o roces, entre otros), reemplazándola en cada caso, abriendo los capots, quitando los conectores eléctricos y las tuberías del hidráulico, aflojando las tuercas, girando manualmente la bomba y sacándola de la caja de accesorios, montando la nueva y realizando un test operacional observando en cabina mediante pantalla ECAM que los sistemas de indicación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>3: Reparar averías del motor, comprobando con los equipos de prueba y medida (calibres, polímetros, entre otros) su mal funcionamiento, localizando el fallo, las causas que lo provocan, procediendo a su corrección, desmontando la unidad en cada caso, consultando el Manual de Mantenimiento de la Aeronave.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
operan con los valores de funcionamiento recomendados en el Manual de Mantenimiento de la Aeronave.				
3.6: Desmontar los alabes de la rueda de Fan de forma ordenada por parejas opuestas, marcando su posición respecto al conjunto de la rueda de Fan, comprobando el peso y el momento de cada uno de ellos, lubricando el encastre de los alabes y verificando que no tienen daños por corrosión, abolladuras, melladuras, erosiones o deformidades.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.7: Comprobar el equilibrado de Fan utilizando los sistemas de monitorización propios de la aeronave o el equipo de diagnóstico, comprobando que con el motor girando a varios regímenes de velocidades que la suma de las fuerzas provocadas por el peso y momento de cada alabe estén dentro de los límites establecidos en el Manual de Mantenimiento del Motor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.8: Desmontar los módulos que componen el motor, compresor de baja, compresor de alta, cámara de combustión, turbina de alta, turbina de baja, y caja de accesorio, comprobando cada uno de los elementos que los componen, alabes de rotor, alabes de estator, cojinetes de apoyo, inyectores, bujías, actuadores, válvulas de control, ejes y engranajes, verificando y reparando cada uno de los elementos para que estén libres de daño por corrosión, grietas, abolladuras o deformidades, utilizando las herramientas y utillaje específicos (llaves de vaso, poleas, plumas de sujeción, torquímetro, entre otros), comprobando que están dentro de los límites establecidos en el Manual de Mantenimiento del Motor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.9: Comprobar la planta de potencia en el banco de pruebas, verificando que el motor es capaz de suministrar el empuje necesario en cada uno de los hitos de control exigido, comprobando de cada uno de los parámetros, presión de descarga de compresor, presión de combustible, presión de aceite, velocidad de giro del eje de alta, velocidad de giro del eje de baja, temperatura de la turbina de alta y de baja y que las vibraciones están dentro de los límites establecidos en el Manual de Mantenimiento del Motor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.10: Rellenar el certificado de aptitud para el servicio (CRS) de puesta en funcionamiento de la aeronave tras la realización de actividades de mantenimiento, comprobando que las tareas se han ejecutado, los trabajos los ha realizado el personal autorizado, los componentes instalados están de acuerdo a los manuales del fabricante y que las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables se han ejecutado, rellenando el documento, incluyendo al menos los datos específicos de la aeronave, las tareas de	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>3: Reparar averías del motor, comprobando con los equipos de prueba y medida (calibres, polímetros, entre otros) su mal funcionamiento, localizando el fallo, las causas que lo provocan, procediendo a su corrección, desmontando la unidad en cada caso, consultando el Manual de Mantenimiento de la Aeronave.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
mantenimiento realizadas, los datos de mantenimiento usados, la fecha de emisión, cualquier limitación para la operación tras el mantenimiento, la organización en cuyo nombre se firma, y los datos del Técnico de Mantenimiento que lo firma.				

<b>4: Realizar la preservación y despreservación de motores de turbina por inactividad, desmontando y montando el motor y sus accesorios, realizando los ajustes y pruebas operacionales siguiendo las instrucciones de los Manuales de Mantenimiento de la Aeronave y del Motor.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
4.1: Preservar el motor por 7 días, realizando un lavado previo de las secciones de turbina y compresores por desalinización utilizando máquina de lavado y productos recomendados por el Manual de Mantenimiento del Motor y colocando las tapas de entrada y salida.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.2: Preservar el motor hasta 28 días, realizando el procedimiento anterior y, además, colocando saquitos desecantes con indicador de humedad, sellando todas las aberturas con plásticos y precintos que permitan ver los indicadores de humedad, chequeando cada 2 semanas que la humedad relativa no supera el 40%, sustituyendo los sacos desecantes si el indicador pasa de azul a rosa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.3: Preservar el motor hasta 90 días, realizando el procedimiento anterior y, además, lavando el exterior del motor, realizando un lavado de desalinización y recuperación de performances, examinando el coating protector por corrosión o daños superficiales, reparando en caso de necesidad, lubricando todas las uniones y actuadores, desconectando las entradas de combustible al intercambiador de calor "oil-to-fuel", conectando la adecuada entrada de suministro de aceite y taponando, desconectando la tubería del divisor de flujo de combustible permitiendo la entrada de aceite preservante, drenando el combustible remanente, realizando un arranque en frío permitiendo que el aceite preservante se distribuya por todo el sistema de combustible, instalando tapones y tapas para prevenir la entrada de suciedad y humedad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.4: Preservar el motor por más de 90 días, realizando el procedimiento anterior y, además, cortando la válvula de suministro de combustible, desconectando el starter, drenando todo el aceite del motor haciendo girar el motor a muy bajas revoluciones y durante poco tiempo, retirando el filtro de aceite hasta que solo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>4: Realizar la preservación y despreservación de motores de turbina por inactividad, desmontando y montando el motor y sus accesorios, realizando los ajustes y pruebas operacionales siguiendo las instrucciones de los Manuales de Mantenimiento de la Aeronave y del Motor.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
salgan 2 gotas por hora, rociando todo el motor con aceite preservante, lubricando solapas entre módulos, pernos, tornillería, entre otros, instalando tapones para prevenir entrada de suciedad y humedad, registrando la fecha de preservación en una tarjeta unida al motor, envolviendo el motor en plástico precintado que permita ver los indicadores de humedad.				
4.5: Preservar el motor por más de un año, realizando el procedimiento anterior, desmontándolo de la aeronave mediante grúas, soltando mandos de control, cableado y tuberías, aflojando los pernos de los silentblocks y colocándolo en un contenedor adecuado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.6: Despreservar el motor realizando los puntos anteriores de forma inversa, rellenando el tanque de aceite, drenando el aceite preservante, conectando las líneas principales de combustible, rodando el motor 30 segundos hasta que salga combustible limpio del divisor de flujo, reconectándolo, examinando visualmente todo el motor por corrosión externa y realizando una inspección detallada con boroscopio del interior del motor (compresores, discos de turbina, estatores, cámara de combustión, caja de accesorios, entre otros), enviando el motor a overhaul en caso de corrosión excesiva siguiendo las indicaciones del Manual de Mantenimiento del Motor, rotando a mano la hélice o fan por ruidos extraños, sustituyendo filtros y realizando pruebas operacionales, chequeando fugas de combustible, partículas magnéticas en el chip detector y anotando parámetros de acuerdo con el Manual de Mantenimiento del Motor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>5: Aplicar revisión general (overhaul) del motor de turbina y sus accesorios, realizando el desmontaje, limpieza, reparación y sustituciones en cada caso, reensamblado y comprobando su funcionamiento, asegurando su completa conformidad con todas las tolerancias de servicio aplicables especificadas en las instrucciones del titular del certificado de tipo o del fabricante para la aeronavegabilidad continuada, siguiendo las instrucciones de los Manuales de Overhaul de Motor y Accesorios.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
5.1: Realizar el desmontaje del motor colocándolo y asegurándolo sobre la bancada de motores, realizando el lavado preliminar del motor, utilizando desengrasantes y cepillos, drenando el aceite, para el acondicionamiento previo al desmontaje.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>5: Aplicar revisión general (overhaul) del motor de turbina y sus accesorios, realizando el desmontaje, limpieza, reparación y sustituciones en cada caso, reensamblado y comprobando su funcionamiento, asegurando su completa conformidad con todas las tolerancias de servicio aplicables especificadas en las instrucciones del titular del certificado de tipo o del fabricante para la aeronavegabilidad continuada, siguiendo las instrucciones de los Manuales de Overhaul de Motor y Accesorios.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
5.2: Desmontar el cableado eléctrico y componentes eléctricos (igniter exciter, spark plugs, entre otros), el sistema de combustible (FCU, Bomba, divisores de flujo e inyectores, entre otros), intercambiadores de calor, bombas de aceite, generadores/arrancadores, entre otros, limpiándolos con desengrasantes aplicables a spray/cepillo, utilizando soluciones salinas y con productos abrasivos en cada caso, comprobando el tiempo de uso y su estado general, observando visualmente y con los equipos de prueba y medida (calibres, polímetros, equipos de diagnóstico, entre otros) lo indicado en el Manual de Overhaul y de Componentes, sustituyéndolos en cada caso.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.3: Desarmar las secciones o conjuntos principales, Caja de Accesorios, Sección de entrada, Sección de compresores, cámara de combustión, sección de turbinas y escape, entre otros, con la herramienta común y específica (llaves de vaso, llaves de racor, soportes de madera, prensa, entre otros), limpiándolos con desengrasantes aplicables a spray/cepillo, utilizando soluciones salinas y con productos abrasivos en cada caso, verificando los elementos del conjunto siguiendo el Manual de Overhaul y de Componentes, sustituyendo los que estén en mal estado, asegurando la funcionalidad del sistema.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.4: Someter los elementos desmontados (discos y estatores de turbina, discos y estatores de compresor, cámaras de combustión, inyectores, engranajes, cases, rodamientos, entre otros) a comprobaciones dimensionales y ensayos no destructivos, utilizando el método de Líquidos Penetrantes Fluorescentes en las piezas de aleación de aluminio y en las piezas ferromagnéticas el método de Partículas Magnéticas, verificando que no tienen daños superficiales y pérdida de coating, separando las piezas en serviciales, reparables y descartables, asegurando que los discos de turbina están equilibrados dinámicamente y que todos los elementos recuperados, cumplen las especificaciones del Manual de Overhaul y de Componentes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.5: Realizar la protección de las piezas de aluminio, ferrosas y de magnesio aplicando Alodine/Bonderite 1200 o imprimación y pintura en cada caso, asegurando la protección de las piezas ante la corrosión, recuperando el coating de las piezas sometidas a alta temperatura y reparando de acuerdo al Manual de Overhaul.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.6: Realizar el montaje del motor uniendo los elementos en orden inverso al desmontaje, utilizando tornillería, sellos y juntas nuevas, siguiendo las	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>5: Aplicar revisión general (overhaul) del motor de turbina y sus accesorios, realizando el desmontaje, limpieza, reparación y sustituciones en cada caso, reensamblado y comprobando su funcionamiento, asegurando su completa conformidad con todas las tolerancias de servicio aplicables especificadas en las instrucciones del titular del certificado de tipo o del fabricante para la aeronavegabilidad continuada, siguiendo las instrucciones de los Manuales de Overhaul de Motor y Accesorios.</b>	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
indicaciones del Manual de Overhaul y de Componentes, aplicado el apriete a las tuercas y tornillos con la llave dinamométrica.				
5.7: Comprobar el motor reacondicionado realizando la puesta en marcha en banco de pruebas, verificando que todos los parámetros (RPM de cada turbina, presión y temperatura de aceite, flujo de combustible, torque, entre otros), cumplen con las instrucciones marcadas en el Manual de Overhaul y de Componentes, certificando mediante Formato 1, chequeando previamente que se han aplicado todos los boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>