



Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad



DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD

La siguiente Directiva de Aeronavegabilidad está dada por la Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad en acuerdo con lo previsto en las Regulaciones Nacionales de Aeronavegabilidad, Parte 39, aplicables a un modelo de aeronave de la cual nuestros récords indican que está registrada. Las Directivas de Aeronavegabilidad afectan la seguridad de la aviación y son regulaciones las cuales requieren inmediata atención. Usted está advertido que ninguna persona puede operar una aeronave a la cual sea aplicable una Directiva de Aeronavegabilidad, excepto en lo acordado con los requerimientos de la Directiva de Aeronavegabilidad (referencia RNA Subparte 39.3).

DA. 01.05.01 SHVETSOV/PZL KALISZ
DEROGADA POR DA 01.05.01R1

Fecha: 03/05/01

Aplicabilidad: A todos los motores ASH-62 (todas las series) que presenten defectos a los cuales sean aplicables los trabajos y procedimientos que se avalan en la presente DA.

Cumplimiento: Según los requerimientos indicados, a no ser que se hayan cumplido anteriormente.

Con el objetivo de obtener un máximo y eficiente aprovechamiento en la explotación en los motores ASH-62 y poder cumplir o prolongar su recurso horario interreparación cúmplase lo siguiente:

- (a) Avalar las Reparaciones Medias a los motores ASH-62 (todas sus series) que se ejecutan en el Taller de Santa Fe perteneciente a la Zona Occidental de la ENSA..
- (b) Las Reparaciones Medias se ejecutarán condicionando todos los trabajos a la Tecnología de ejecución de los mismos, la cual se encontrará actualizada y certificada en la Sección Técnica de dicho Destacamento y en el taller que propiamente ejecutará los trabajos.
- (c) Condicionar los trabajos de reparación de los agregados que conforman el motor a los procedimientos y normas que se exigen para este fin, así como, a los recursos a asignar se refiere.
- (d) Los motores que serán sometidos a la Reparación Media serán seleccionados atendiendo a las características de su estado técnico, al comportamiento de sus parámetros de trabajo durante su explotación precedente y a los recursos consumidos y remanentes; siendo

Recibido T. 08.05.01
Ernesto Pérez
EPA

responsabilidad de la Sub-dirección de Ingeniería de la Empresa Explotadora el cumplimiento de las normas y exigencias técnicas que dicha selección requiere.

- (e) **Esta DA ampara solamente motores destinados al trabajo avio-químico y/o carguero, se exceptúan de los trabajos de Reparación Media los motores categorizados para aviones de transporte**
- (f) A todo motor que cumpla con las condiciones técnicas establecidas en la presente **SOLO SE LE PODRA EFECTUAR UNA REPARACION MEDIA** entre reparaciones capitales y el mismo **CATEGORICAMENTE NO PODRA SER OBJETO DE PROLONGACION DE SUS RECURSOS** cualquiera que sea su estado técnico.
- (g) La Empresa Explotadora a los motores que se seleccionen para la Reparación Media y que en el momento de efectuársele los trabajos hayan consumido el recurso interreparación de cero (0) a trescientas (300) horas se les podrá otorgar solamente el RECURSO REMANENTE del asignado entre reparación que aparece en el formulario del mismo, o el RECURSO REMANENTE del recurso asignado por el fabricante cuando el motor de que se trate sea nuevo.

Los motores que en el momento de la Reparación media hayan consumido del recurso asignado interreparación más de trescientas (300) y hasta setecientas (700) horas se les podrá otorgar un recurso de quinientas (500) horas, independientemente a que sea nuevo o no.

La asignación de todo recurso estará en dependencia del recurso que posea (según formulario) el buje de la biela maestra, el cual nunca podrá excederse de las mil doscientas (1200) horas.

- (h) Los trabajos que se autorizan a ejecutar en la EMI Yuri Gagarin, por la Empresa Explotadora no contar con los medios, son los siguientes:
 - ✓ Superacabado de los cilindros (lapeado, rectificado).
 - ✓ Cambio de las guías de válvulas de admisión y escape.
 - ✓ Anodizado, baño galvánico, etc, a piezas y componentes.
- (i) A todo motor que sea objeto de Reparación Media se le confeccionará un expediente técnico (expediente de Reparación Media), donde se acopiará toda la documentación de ejecución, verificación y control de la reparación.
- (j) **Es sólo facultad de la Subdirección de Ingeniería de la ENSA autorizar el retorno a la explotación de cualquier motor que haya sido sometido a la Reparación Media, para lo cual la Empresa**

Explotadora obrará en correspondencia con la documentación técnica que exige la Directiva Técnica No. 4 de 1996 (SIA-12). El Acta Técnica que se presentará será en el modelo establecido al efecto y el mismo será firmado por el Jefe del Taller, el Jefe de Control Técnico según modelo adjunto a la presente.

- (k) Es responsabilidad de la Subdirección de Ingeniería de la Empresa Explotadora velar por el cumplimiento de todo lo que se dispone en la presente DA, así como, de dar conocimiento de la misma a toda persona que entienda necesario.
- (l) La presente DA deroga los boletines DIA-IR-AN2,M18-F-25-12/93 y DIA-IR-AN2,M18-F-27-12/93 y cualquier otro documento técnico que se oponga al cumplimiento de lo que en la misma se dispone.
- (m) Un método alternativo de cumplimiento o reajuste en el tiempo de cumplimiento NO ESTA PREVISTO.
- (n) Los trabajos que se recogen en la presente DA se comenzarán a ejecutar en un término de 30 días posteriores a la fecha de puesta en vigor.
- (o) **Esta D.A. es efectiva en Mayo 7 del 2001**

Para cualquier otra información contacte con:

Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad del IACC.
Calle 23 # 64, esq. A Infanta, La Rampa, Vedado
Teléfonos: 55-1124/55-1118
FAX: 33-4451
Pizarra: 33-4949 ext. 2323/2324/2298
e-mail: dia@iacc.avianet.cu



Ing. Alfredo Castro Amechazurra
Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad (psr)