



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. 01.04.04 SHVETSOV/PZL KALISZ

Fecha: 25/04/01

Asunto: **Regulaciones relativas a la utilización del antifriccionante FX-1 y a la prolongación de los motores ASH-62.**

Aplicabilidad: A todos los motores ASH-62 (todas las series) que se explotan en la República de Cuba..

Antecedentes: En noviembre de 1998, a propuesta de la ENSA se aprobó por La DIA la ejecución de un Programa de pruebas del antifriccionante FX-1 en 15 motores, las que se llevaron a cabo en los destacamentos Granma, Camagüey y en la Yuri Gagarin, las cuales arrojaron resultados satisfactorios en cuanto a la explotación de los motores y al mejoramiento de los parámetros de funcionamiento.

En Junio del 2000, como prueba, se autoriza la prolongación del recurso horario interreparación en doscientas (200) horas a 10 motores a los cuales se les aplicó el antifriccionante FX-1 después de consumidas las ochocientas (800) horas, investigación que arrojó resultados satisfactorios lográndose mayor aprovechamiento técnico.

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 prolongar su recurso horario interreparación cúmplase lo siguiente:

- (a) La presente establece el procedimiento de aplicación del aditivo antifriccionante (modificador molecular) FX-1 en los motores ASH-62 (todas sus series) conforme a la tecnología de utilización del producto, así como la posibilidad de poder prolongar su recurso horario interreparación.
- (b) La aplicación "óptima" del antifriccionante al lubricante del motor se ejecutará en tres etapas y en la proporción establecida.

Esta aplicación se realizará estrictamente desde las cero (0) horas (1ra. Aplicación), al cumplir las cuatrocientas (400) horas (2da. Aplicación) y al cumplir las ochocientas (800) horas (3ra. Aplicación).

- (c) Atendiendo a que en la actualidad existen motores a los cuales la aplicación del antifriccionante no se acoge a lo establecido en el inciso anterior (b) se permitirá excepcionalmente la aplicación del aditivo entre las cero (0) y trescientas (300) horas y su prolongación será objeto de análisis y aprobación por la DIA/IACC.
- (d) La prolongación de todo motor que no se ajuste a lo establecido en los incisos (b) y (c) de la presente DA, así como a lo dispuesto en la Directiva Técnica No. 4 de 1996 será objeto de análisis excepcional por la DIA/IACC.
- (e) Para toda prolongación de recurso se tendrá en cuenta el recurso (cambio según formulario) del buje de la biela maestra del motor.
- (f) Cada aplicación del antifriccionante será reflejada en el formulario del motor, constituyendo su uso requisito indispensable para la prolongación del motor.
- (g) A los motores designados para aviones de transporte se les aplicará el aditivo antifriccionante y sólo se prolongará su recurso horario interreparación atendiendo a lo que establece la Directiva Técnica No. 4 de 1996 para estos casos, o sea, el 5% del recurso horario interreparación que aparece en el formulario, siempre que se hayan mantenido durante la explotación precedente satisfactorios parámetros de funcionamiento que permitan su prolongación.
- (h) Los motores destinados para aviones de trabajo agrícola a los cuales se les haya aplicado el aditivo, de la forma anteriormente establecida, y que durante su proceso de explotación precedente hayan mantenido los parámetros de funcionamiento estipulados por el fabricante se les podrá prolongar su recurso horario interreparación HASTA DOSCIENTAS (200) horas lo que se ejecutará en etapas de cien (100) horas, teniendo como tope máximo las 1000 hrs de funcionamiento.

Para prolongar el recurso horario interreparación del motor en c/u de las etapas se le cumplirán al mismo todos los trabajos que se recogen en el servicio técnico periódico de cien (100) horas.

- (i) Es **SOLO FACULTAD** de la Sub-dirección de Ingeniería de la ENSA aprobar la prolongación de los motores en c/u de las etapas establecidas en el inciso precedente (h) para lo cual creará los métodos y procedimientos que permitan mantener el debido control de todos los trabajos y prolongaciones que se amparan bajo esta DA..
- (j) Un método alternativo de cumplimiento o reajuste en el tiempo de cumplimiento NO ESTA PREVISTO.
- (k) 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 y en la periodicidad que en la misma se expresa.
- (l) **Esta D.A. es efectiva en Abril 25 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)