



*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 04.05.01 ANTONOV

Fecha: 24.05.04

Aplicabilidad: Todas las aeronaves del tipo AN-24RV que se explotan en la República de Cuba.

Antecedentes: La experiencia de explotación y reparación de los aviones AN-24RV, así como los resultados positivos obtenidos en investigaciones realizadas por el Gos NII-GA conjuntamente con el ANTK "ANTONOV" y las fábricas reparadoras y las medidas introducidas en una serie de sistemas y en algunas unidades del equipamiento eléctrico del avión, arrojaron también resultados positivos sobre la posibilidad de reducir los listados de unidades del equipamiento eléctrico con recursos limitados en las aeronaves AN-24RV.

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

Atendiendo a todo lo expuesto en los "Antecedentes:" ejecútese lo siguiente:

1. Para los aviones AN-24RV, por el listado de unidades con recursos limitados (ANEXO 1 al boletín No. 931 BE-AB)

1.1 Eliminar del listado :
Punto 41:

- Interruptor PNG-15K del trimer del timón de dirección.
- Interruptor PNG-15K del trimer del alerón.
- Interruptor 2PNG-15K de la toma de aire para el Sistema de aire acondicionado.
- Interruptor PPNG-15K de conexión del convertidor PT-1000 TS (PT-1000 TSS)
- Interruptor 3 PPNTK de selección de la alimentación en emergencia (utilizado también en el control del steering)

Punto 39:

Microinterruptor AM-800K del sistema extintor de incendios durante el aterrizaje con el tren de aterrizaje recogido.

La explotación de los artículos antes expuestos realícela por estado técnico, controlando los parámetros de los mismos durante cada forma de reparación del avión o cuando a dichos artículos se les pretenda prolongar su recurso por encima de las 5000 horas de vuelo.

1.2

Eliminar del listado :

Punto 36: Contactores TKD-511 A (TKD-511 DOD) de selección del shunteado del arranque generador.

Punto 37: Contactores TKS-611 A (TKS-611 KOD) de selección del arranque 24V-48V.

Punto 35; Contactores TKD-201 ODG de conexión del calentamiento de los cristales

La explotación de los artículos antes expuestos realícela por estado técnico, controlando los parámetros de los mismos durante cada forma de reparación del avión o cuando a dichos artículos se les pretenda prolongar su recurso por encima de las 5000 horas de vuelo.

1.3

Introducir en el listado las siguientes enmiendas:

Punto 41:

- Establecer a los interruptores PNG.15K de control de los flaps un recurso asignado de 5000 hrs de vuelo en lugar de 3000 +600 horas de vuelo.

El cambio de los interruptores referidos se realizará durante cada forma de reparación del avión.

- Establecerle a los interruptores 3 PPNG-15K (3 PPNTK) de mando del mecanismo de giro del tren de nariz un recurso asignado de 10000 horas de vuelo en lugar de 5000 horas de vuelo.

El cambio de los interruptores referidos se realizará cada dos (2) formas de reparación del avión (una sí y otra no).

Durante el cumplimiento de la forma de reparación del avión en la que el cambio del interruptor en cuestión NO ES OBLIGATORIO, es necesario que se cumpla el control de sus parámetros técnicos, así como en el caso de que al mismo se le pretenda prolongar su recurso por encima de las 5000 horas de vuelo.

Punto 65:

- Establecerle a los mazos de cables en las columnas de mando un recurso asignado de 10000 horas de vuelo en lugar de 5000 horas de vuelo.

El cambio de los mazos de cables se realizará cada dos (2) formas de reparación del avión (una sí y otra no).

Durante cada forma de reparación del avión realice el cambio de los tubos protectores de goma de los mazos de cables.

La periodicidad establecida en el cambio o control de los parámetros de los artículos expuestos será anotada en la columna 14 "Observaciones" del listado del boletín 931 BE-AB.

2. A los efectos de establecer un registro del cumplimiento de lo establecido en 1.1, 1.2 y 1.3, en lo referido al chequeo de los parámetros de los artículos contemplados en la presente DA, se habilitarán en los Talleres correspondientes "Libros de Control de Parámetros" que recojan al menos:
 - Artículo o agregado tipo
 - No. de parte
 - No. de serie
 - Parámetros a verificar
 - Resultado de las mediciones efectuadas
 - Quién realiza el trabajo
 - Firma del inspector del taller, etc.
3. Reflejar en la documentación de cada artículo afectado por la presente las anotaciones correspondientes.
4. Un método alternativo de cumplimiento o reajuste en el tiempo de cumplimiento previsto, dentro de los niveles aceptables de seguridad, puede ser usado si es aprobado por el Director de la DIA/IACC.
5. Los trabajos que se recogen en la presente se comenzarán a ejecutar de inmediato, a partir del recibo de la presente.
6. Esta DA es efectiva en junio 7 del 2004

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. 2324 / 2298

e-mail: dia@iacc.avianet.cu



Ing. Alfredo Castro Amechazurra
Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad
IACC

