



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 Aeronáuticas Cubanas, RAC - 23, 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 RAC - 23)..

**DA.10.12.02 ANTONOV**

Fecha: **1ro Diciembre de 2010**

**Aplicabilidad:** TODOS LOS AVIONES AN-2 QUE SE EXPLOTAN EN LA REPUBLICA DE CUBA

**Antecedentes:** En el documento presentado a la DIA con fecha 11 de mayo del año en curso y que trata sobre el desarrollo de los Servicios Técnicos F<sub>16</sub> se argumentó que entre los años 2001 y 2009 se habían aplicado más de 130 chequeos de control no destructivo en los aviones AN-2 sin detectarse defectos graves lo cual es aplicable a los chequeos que en dicha Forma de Servicio se le aplicaba a las semialas.

En los más de 130 chequeos realizados que incluyen 35 aviones chequeados en Reparación General con sus respectivas semialas las cuales se desforran totalmente del recubrimiento de tela, se desmonta todo el sistema de combustible y se le realiza una defectación profunda por métodos de control no destructivos (corriente parásita, ultrasonido, partículas magnéticas, etc.) en toda su estructura(según tecnología)..

En una comparación sobre una muestra de un conjunto de aviones agrícolas y cargueros demostró que los aviones llegan a reparación capital con 3 159. horas (en esta muestra había aviones prolongados por encima de 3 000. horas) y con 7 020 ciclos (aterrizajes); lo que nos demuestra que le estamos aplicando la reparación capital a los planos fijos al llegar a consumir el 46% aproximadamente de su recurso interreparatorio que es de 1 500 aterrizajes o ciclos. Esta es la causa fundamental de su buen estado técnico y de que en los Servicios Técnicos F<sub>16</sub> prácticamente no se hayan detectado defectos en los planos fijos (semialas)

Con el objetivo de establecer nueva modalidad de explotación para los planos (semialas) que se encuentran en explotación cúmplase lo siguiente:

- A)** Establecer la Explotación de los planos fijos (semialas) por Estado Técnico, determinando su vida limite en 60 000 ciclos.

*Verde 19.*



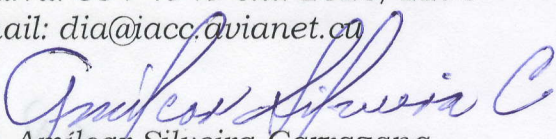
- B)** Cada vez que los planos fijos (semialas) entren a Reparación General se le aplicará todo lo establecido en su tecnología de Reparación General.
- C)** LA empresa explotadora habilitará un pasaporte o formulario a cada una de las alas una vez que estas se desmonten de la aeronave para ser instaladas en otra.
- D)** **En el momento de habilitar el pasaporte o formulario se tomará como recurso de estas los ciclos que posea el avion en el cual se encontraban instaladas.**
- E)** **Si en el proceso de explotación se precisa cambiar una o el conjunto de semialas de un avion para otro estas mantendrán el recurso de la aeronave de donde fueron desmontadas.**

Esta DA es efectiva en Diciembre 6 de 2010.

Para cualquier otra información contacte con:

Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad del IACC.  
Calle 23 # 64, esq. A Infanta, La Rampa, Vedado  
Teléfonos: 838-1124 FAX: 838-1138  
Pizarra: 834-4949 ext. 2323/2298  
e-mail: dia@iacc.cavianet.cu



  
Ing. Amílcar Silveira Carrazana  
Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad

*[Faint handwritten notes and stamps at the bottom of the page, including '2/16/10' and '2/16/10' with a signature.]*