



DIRECCION NACIONAL
DE AERONAVEGABILIDAD
REPUBLICA ARGENTINA

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA : 21-19

FECHA : 2/01/89

INICIADO POR : D.I.P.

TEMA : INSTALACION DE MOTORES USADOS EN AERONAVES NUEVAS DE PRODUCCION.

1. PROPOSITO: Esta CA es para aconsejar que, bajo ciertos criterios especificados, motores usados podrían ser instalados en aeronaves nuevas de producción en serie.

2. ANTECEDENTES: La DNA ha permitido el uso de motores usados en aeronaves nuevas de producción en serie, cuando el motor especificado en el Diseño Tipo no está más en producción o cuando el comprador de una aeronave nueva de producción provee el motor al fabricante de la aeronave, para ser instalado en el avión que ha comprado. Tales prácticas han generado, controversias y discusiones, principalmente con respecto a la definición de la responsabilidad del fabricante de la aeronave para determinar la conformidad con el Diseño Tipo de una aeronave que tenga instalados motores usados, esto es, debería el fabricante de la aeronave que produce la misma bajo DNAR 21, Subparte F o G, mantener la responsabilidad por la conformidad al Diseño Tipo del motor instalado en la aeronave que él construye. Esta CA, por consiguiente, intenta exponer criterios de conformidad con los requerimientos reglamentarios, pero NO intenta expandir la utilización de motores usados en aeronaves nuevas de producción en serie más allá de aquellas situaciones donde tal uso fue permitido en el pasado como caso de excepción.

3. CRITERIOS: Motores usados podrán ser instalados en aeronaves nuevas de producción bajo DNAR 21, Subparte F o G, sometidas a las siguientes condiciones:

a. Todas las instalaciones auxiliares que componen la Planta Motriz, y que no son parte del motor, deben cumplimentar al Diseño Tipo para la aeronave y estar en condiciones para operaciones seguras. Tales instala-

ciones, si son usadas deben haber sido mantenidas de acuerdo al DNAR 43.

b. Las aeronaves nuevas de producción que tengan instalados motores usados deben satisfacer todos los parámetros de los vuelos de ensayo de producción, establecidos en el Diseño Tipo y en los Procedimientos de los Vuelos de Ensayos de Producción aprobados. Si alguno de los parámetros de los Vuelos de Ensayo de Producción no pueden ser satisfechos debido a la condición del motor usado, la aeronave no está en condiciones de recibir un Certificado de Aeronavegabilidad, a menos que el motor sea reparado, o que sea reemplazado por otro que posibilite a la aeronave satisfacer todos los requerimientos de los Ensayos en Vuelo aplicables a una aeronave nueva de producción; y

c. Los registros de mantenimiento para el motor usado, y si fuera aplicable, para las instalaciones auxiliares, deben estar de acuerdo con el DNAR 91, Sección 91.173 o los DNARS 121, 127 ó 135, y deben acompañar al motor. Estos registros deberán ser entregados por el fabricante de la aeronave al comprador de la misma, a menos que el comprador provea su propio motor (ver párrafo 3.d.(2)) La información concerniente a los registros de mantenimiento, incluyendo los procedimientos a ser empleados cuando los registros han sido destruidos o perdidos, estan en la CA N°43.9A, de la DNA, "Registros de Mantenimiento de Aeronaves de Aviación General".

d. Estos puntos también tienen que ser considerados cuando los Certificados de Aeronavegabilidad son emitidos bajo estos criterios:

(1) Cuando el fabricante de una aeronave cuyo Diseño Tipo especifica a un motor que no se halle más en producción, éste podrá emplear un motor usado que cumplimenten las especificaciones del Diseño Tipo a condición de que éste deberá estar recientemente recorrido (Ref. DNAR 91, Sección 91.175(c)); o

(2) Cuando un motor usado es proporcionado por el comprador de una aeronave nueva de producción en serie para ser usado en su propia aeronave, o el comprador acuerda aceptar la nueva aeronave con un motor usado, hasta que un motor nuevo esté disponible, el motor no necesita ser recientemente recorrido, sin embargo, las disposiciones del precedente párrafo 3.a) y 3.b) deben ser satisfechas, el motor y las instalaciones auxiliares deben haber sido mantenidas de acuerdo con DNAR 43, y los registros de mantenimiento de acuerdo con DNAR 91, 121, 127 ó 135, el que sea aplicable.



Com (R) OMAR FEDERICO CATTONI
Dirección Nacional de Aeronavegabilidad