

FUERZA AEREA
DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL - DIRECCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL



Uruguay

CA .UY -20.21.03

FECHA: 07/04/2014

PIEZAS QUE SE RECUPERAN DE AERONAVES
FUERA DE SERVICIO O ACCIDENTADAS
ELIMINACIÓN DE CHATARRA

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

1) AUTORIDAD: DIRECTOR DE SEGURIDAD DE VUELO

2) ALCANCE: Afecta a todas las piezas o componentes o materiales aeronáuticos provenientes de aeronaves que ya no están en servicio o que se han accidentado. También afecta a aquellas piezas, materiales o componentes a los que no se pretende , o no se puede, lograr o asegurar su estado de aeronavegabilidad.

3) MOTIVO: Se emite esta circular a los efectos de dar directivas a la industria sobre este tipo de piezas, componentes, o materiales que, de no ser debidamente procesadas, pueden afectar al aeronavegabilidad de las aeronaves donde eventualmente se utilicen.

4) REFERENCIAS: Doc 9760 OACI

5) DESARROLLO:

5.1 Piezas que se retiran de aeronaves que ya no están en servicio

La recuperación de piezas de aeronaves desafectadas del servicio con la finalidad de utilizarlas como repuestos, debe ser objeto de una planificación y control de la misma manera que se realiza el mantenimiento normal de la aeronave cuando está en servicio. Deben considerarse en particular los siguientes aspectos:

a) los medios empleados para retirar la pieza o componente deben corresponder a los datos de mantenimiento normal, utilizando los instrumentos especificados.

b) debe realizarse con los medios de acceso adecuado y en condiciones ambientales no inclementes

c) la tarea debe ser hecha por personal de mantenimiento debidamente calificado

d) deben cuidarse las condiciones posteriores de almacenamiento y transporte

Una organización de mantenimiento aprobada debe evaluar el estado y la posibilidad de que entre de nuevo en servicio cada pieza. El alcance del trabajo necesario puede variar desde una simple inspección visual hasta una revisión completa.

5.2 Piezas retiradas de restos de aeronaves accidentadas

En el caso de aeronaves accidentadas , si bien algunos elementos pueden no haber sido afectados por el accidente, ésta condición debe demostrarse inequívocamente antes de ser utilizados como repuestos. Debe lograrse una conformidad de aeronavegabilidad, mediante una evaluación e inspección competentes a la luz del conocimiento adecuado de las circunstancias del

accidente, y del estado previo de aeronavegabilidad, además de las condiciones exigidas en 5.1.

Esta evaluación, debido a todas las variables que pueden verse involucradas (esfuerzos residuales, fatiga, esfuerzos o cambios estructurales inducidos térmicamente, deformación, análisis de carga), debe ser hecha por una organización con capacidad de ingeniería.

5.3 Eliminación de chatarra

A la hora de eliminar piezas o materiales aeronáuticos dañados o vencidos, deben tomarse los recaudos para evitar que, dolosamente o no, éstos sean reutilizados en aeronaves en servicio. En este aspecto deben considerarse como chatarra :

- a) piezas con defectos que no se pueden reparar,
- b) piezas que no corresponden a las especificaciones establecidas para el diseño aprobado y que no pueden satisfacer las especificaciones aplicables,
- c) piezas y materiales que no pueden ser admisibles para certificación en virtud de un sistema aprobado a pesar de un nuevo procesamiento o modificación,
- d) piezas que hayan sido objeto de modificaciones inaceptables o alteraciones irreversibles
- e) piezas o materiales de vida útil limitada que hayan alcanzado ese límite, o cuyos registros falten o sean incompletos
- f) piezas que no pueden recuperar su estado de aeronavegabilidad debido que han sido sometidas a fuerzas o calor extremo
- g) elementos estructurales importantes desmontados de una aeronave de ciclo elevado para los que no pueda lograrse la conformidad satisfaciendo los requisitos obligatorios aplicables a viejas aeronaves.

La chatarra debe separarse siempre de las piezas en buen estado de servicio, y, al eliminarse, deben mutilarse o marcarse en forma clara y permanente indicando su estado. Esto debe llevarse a cabo de manera que las piezas ya no puedan servir para el uso original previsto ni modificarse o cambiarse de apariencia para darles aspecto de buen estado de funcionamiento.

Cuando las piezas que se hayan rechazado se utilicen para aplicaciones legítimas ajenas a los vuelos, tales como ayudas a la instrucción, investigación o desarrollo o para aplicaciones no aeronáuticas, no corresponde someterlas a mutilación. En tales casos deberán marcarse en forma permanente indicando su estado, o deberá retirarse su identificación original.

6) FIRMA DE LA AUTORIDAD

EL DIRECTOR DE SEGURIDAD OPERACIONAL
Cnel. (Av.)
PABLO SIMONE

Fecha de aprobación 07/04/2014

7) FECHA DE ENTRADA EN VIGENCIA

- Desde fecha de aprobación

8) DISTRIBUCIÓN

Director General de DGAC
OMAs
Inspectores de Aeronavegabilidad
Página web de DINACIA