

AVISO

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

DIRECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

Se informa a los señores usuarios que el domicilio actual de la Dirección de Aeronavegabilidad (Ex - Dirección Nacional de Aeronavegabilidad) dependiente de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) se encuentra en:

Av. Paseo Colón N° 1452 – C.A.B.A. (C1063ADO)

Tel/Fax: (011) 5941-3000.

Asimismo, se puede acceder a los Documentos de Aeronavegabilidad a través de la página web de la ANAC,

Link: <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/441/normas-y-documentos-aeronauticos/circulares-de-asesoramiento>

Ing. Aer. Paolo MARINO
Director de Aeronavegabilidad
DNSO – ANAC



DIRECCION NACIONAL
DE AERONAVEGABILIDAD
REPUBLICA ARGENTINA

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA: 21-38

FECHA: 1/JUN/1998

INICIADO POR: DCT

REF.: FAA AC N° 21-38

TEMA: DISPOSICION DE MATERIALES Y PARTES DE AERONAVES IRRECUPERABLES

1. PROPOSITO

Esta Circular de Asesoramiento (CA) brinda información y guía a las personas involucradas en la venta, el mantenimiento, o la disposición de partes de aeronaves. Dichas información y guía impiden que se vendan como si fueran útiles materiales y partes de aeronaves irrecuperables. Esta CA establece un medio, aunque no el único, para cumplir con la DNAR Parte 21, Procedimientos para la Certificación de Productos y Partes, requerimientos para el control de materiales y partes rechazadas.

2. REGULACIONES Y CIRCULARES DE ASESORAMIENTO RELACIONADAS

- a. DNAR Parte 21, Procedimientos para la Certificación de Productos y Partes.
- b. Circular de Asesoramiento 20-62, Elegibilidad, Calidad e Identificación de Partes de Reemplazo Aeronáuticas, y sus enmiendas.
- c. Circular de Asesoramiento 21-29, Detección e Informe de Partes Supuestamente No Aprobadas, y sus enmiendas.
- d. Circular de Asesoramiento RA 21-502, Productos Clase II y III Importados a la República Argentina, y sus enmiendas.

3. ANTECEDENTES

Quienes poseen partes de aeronaves suelen vender, descartar o transferir los materiales y partes

irrecuperables. En algunos casos, estos artículos vuelven a aparecer en el mercado aeronáutico, ya sea para ser vendidos o bien en los inventarios de partes activas. La simulación respecto del estado de partes y materiales, así como la práctica de hacerlos aparecer como útiles ha derivado en el uso de materiales y partes irreuperables que no se ajustan a las normas.

4. TIPOS DE PARTES Y MATERIALES QUE PUEDEN SER HECHOS APARECER COMO BUENOS

Las personas que disponen de materiales y partes de aeronaves irreuperables deberían considerar la posibilidad de que dichos materiales y partes luego puedan ser hechos aparecer como buenos y ser vendidos como materiales y partes útiles, por lo cual se deberían tomar precauciones para asegurar que se disponga en los siguientes tipos de partes y materiales, de manera tal que no puedan ser retornados al servicio:

- a. Partes con defectos irreparables que se puedan ver o no a simple vista;
- b. Partes que no cumplan con las especificaciones establecidas por el diseño aprobado, y que no puedan adaptarse a las especificaciones aplicables;
- c. Materiales y partes que, aun con un mayor procesamiento o reconstrucciones sobre ellos, no puedan ser transformados en artículos elegibles para la certificación conforme a un sistema reconocido y certificado;
- d. Partes sometidas a una modificación inaceptable o a una reconstrucción que resulte irreversible;
- e. Partes con vida límite que hayan alcanzado o superado dicho límite, o con registros extraviados o incompletos;
- f. Partes que no puedan ser retornadas a una condición aeronavegable por exposición al calor o a fuerzas extremas;
- g. Elementos estructurales primarios provenientes de aeronaves con muchos ciclos para los cuales su conformidad no puede lograrse mediante el cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad aplicables a aeronaves afectadas por el proceso de envejecimiento.

5. METODOS PARA EVITAR QUE SE HAGAN APARECER COMO BUENOS MATERIALES Y PARTES IRRECUPERABLES

- a. Si resulta apropiado, las personas que dispongan de materiales y partes irreuperables deberían destruir dichos artículos antes de liberarlos. Dicha destrucción debería ser efectuada de manera tal que las partes no puedan cumplir con el uso original que se les había asignado. No se debería reconstruir las partes deterioradas, ni tampoco camuflarlas para hacerlas aparecer como útiles, ya sea volviéndolas a someter a procesos químicos, acortando y volviendo a enroscar bulones, soldándolas, enderezándolas, realizándoles maquinados, limpiándolas, puliéndolas, o

volviéndolas a pintar.

(1) La destrucción de partes y materiales puede ser llevada a cabo a través de uno o de una combinación de los siguientes procedimientos, aunque no se encuentra limitada a ellos:

- (a) Pulverizándolos;
- (b) Prendiéndoles fuego;
- (c) Quitándoles un elemento de sujeción principal u otra característica integral;
- (d) Distorsión permanente de partes;
- (e) Haciéndoles un corte con una sierra o soplete;
- (f) Fundiéndolos;
- (g) Cortándolos en pedazos.

(2) Los siguientes procedimientos constituyen ejemplos de destrucción que suelen ser menos acertados porque pueden no resultar del todo efectivos:

- (a) Sellándolos (por ejemplo, colocando una "R" en una parte);
- (b) Rociándolos con pintura;
- (c) Efectuándoles marcas con un martillo;
- (d) Identificándolos con marcas o una tarjeta;
- (e) Realizándoles pequeños orificios;
- (f) Cortándolos en dos pedazos. Las personas que reconstruyen materiales y partes irrecuperables pueden ser técnicos altamente especializados, y pueden lograr unir partes cortadas en dos pedazos de manera tal que es difícil detectar la destrucción.

b. Las personas que disponen de materiales y partes de aeronaves irrecuperables pueden preferir liberar dichas partes para utilizarlas en forma legítima, aunque no para volar sino para entrenamiento e instrucción, investigación y desarrollo, o aplicaciones no aeronáuticas. En tales circunstancias, la destrucción puede no resultar adecuada. Por lo tanto para evitar la simulación, deberían utilizarse los siguientes métodos:

- (1) Sellar o marcar en forma permanente partes, subpartes y materiales como "NO UTILIZABLES". (Los sellos de tinta no constituyen un método aceptable.);
- (2) Quitar la identificación del número de parte original;
- (3) Quitar la identificación de la placa con los datos;
- (4) Llevar un sistema de informaciones o de seguimiento por número de serie u otros datos individualizados, a fin de registrar materiales y partes de aeronaves irrecuperables transferidos; e
- (5) Incluir procedimientos escritos que aseguren la calidad con respecto a la disposición y eliminación de dichos materiales y partes en cualquier acuerdo o contrato mediante el cual se transfieran dichos materiales y partes.

NOTA: Los materiales y partes irrecuperables o que hayan superado su vida límite no deberían ser entregados a ninguna persona u organización que pueda volver a utilizarlos debido al peligro de que el material y la parte fallen, y a la amenaza potencial a la seguridad que constituyen.

- c. Las organizaciones que manipulan materiales y partes irrecuperables o que hayan superado los límites de vida deberían establecer lugares seguros para separar dichos artículos de los inventarios útiles activos, así como también para evitar el ingreso de personas no autorizadas. Se deberían tomar precauciones para asegurar que se disponga de estos materiales y partes en forma adecuada.
- d. Los fabricantes que produzcan partes de aeronaves aprobadas deberían llevar registros con los números de serie de las partes que hayan superado los límites de vida u otras partes en condiciones críticas. En esos casos, se aconseja que el propietario que destruye partes aplicables le suministre al fabricante original los datos sobre la placa y/o el número de serie y la disposición final de la parte.
- e. Todos los compradores de materiales y partes de aeronaves deberían asegurarse de que los materiales y partes irrecuperables que se hacen aparecer como buenos no se incluyan en el inventario activo. Los siguientes son ejemplos de situaciones ante las que se debe estar alerta al recibir partes:
 - (1) Partes "nuevas" que presentan signos de haber sido reconstruidas;
 - (2) Partes usadas que presentan signos de alguna reparación aparentemente no aprobada o inadecuada;
 - (3) Partes con calidad de fabricación deficiente o que aparenten haber sido reconstruidas en el lugar correspondiente a la inscripción del número de parte o del número de serie;
 - (4) Partes usadas sin documentación comprobable de sus antecedentes y de la aprobación de la DNA;
 - (5) Partes demasiado baratas;
 - (6) Números de parte dudosos, marcas fraudulentas o dudosas en la Orden Técnica Estándar o en la Aprobación de Fabricación de Partes de la DNA, y/o reidentificación, sellos estampados o marcas con lapiz eléctrico "vibro-etching" en la placa de datos;
 - (7) Partes entregadas con tarjetas de liberación de mantenimiento fotocopiadas o extraviadas;
 - (8) Partes con una terminación contraria a los estándares industriales (por ejemplo, si se encuentran desteñidas o revestidas, si presentan contradicciones);

- (9) Partes nuevas vendidas con tarjetas de liberación de mantenimiento que no aparenten ser nuevas;
- (10) Partes con escasa documentación que contengan información incompleta o contradictoria sobre la identidad de la parte;
- (11) Partes irrecuperables "de desecho" intactas ofrecidas en peso bruto a un precio superior al de partes destruidas con el mismo peso y contenido.

6. PARTE(S) SUPUESTAMENTE NO APROBADA(S) (SUP)

Debería informarse sobre las partes supuestamente no aprobadas mediante el DNA Form 8120-11, Notificación de partes supuestamente no aprobadas, según se hace referencia en la CA 21-29, Detección e Informe de Partes Supuestamente No Aprobadas.



Ing. Justo Demetrio DIAZ
Director de Coordinación Técnica

NOTIFICACION DE PARTES SUPUESTAMENTE NO APROBADAS

1. Fecha: _____		2. Descripción: _____	
3. N° de Parte: _____		3. N° de Serie: _____	
5. Nombre y N° Conjunto principal: _____	6. Cantidad: _____	7. Marca/Modelo: _____	
8. Fabricante/Distribuidor de la Parte:			
Nombre: _____			
Dirección: _____		Ciudad: _____	
Provincia/País: _____		Cod. Postal: _____	
9. Descripción de la queja:			
10. Fecha en que la Parte Supuestamente No Aprobada fue descubierta: _____			
11. Localización donde la Parte fue descubierta:			
Nombre: _____			
Dirección: _____		Ciudad: _____	
Provincia/País: _____		Cod. Postal: _____	
Marque un casillero			
<input type="checkbox"/> Fabricante	<input type="checkbox"/> Proveedor		
<input type="checkbox"/> Distribuidor	<input type="checkbox"/> Taller de Reparación		
<input type="checkbox"/> Otro _____			
12. Nombre del informante:			
Nombre y Apellido: _____		Teléfono: _____	
Dirección: _____		Ciudad: _____	
Provincia/País: _____		Cod. Postal: _____	
13. <input type="checkbox"/> Marque aquí si desea que su identidad permanezca confidencial			

DNA Form 8120-11 INSTRUCCIONES DE LLENADO

1. Fecha que la notificación es enviada;
2. Identifique el nombre de la Parte Supuestamente No Aprobada;
3. de Parte o cualquier otra identificación sobre la Parte;
4. de Serie de la Parte;
5. Liste el conjunto principal donde la Parte Supuestamente No Aprobada está montada (por ejemplo: Bomba de nafta, Motor, Tren de aterrizaje) y el N° de parte, si se conoce.
6. Cantidad de Partes Supuestamente No Aprobadas encontradas o identificadas.
7. Marca y Modelo de la aeronave o productos relacionandos donde la Parte Supuestamente No Aprobada es usada.
8. Coloque la identificación de la fuente comercial de la Parte Supuestamente No Aprobada. Si la Parte es identificada por alguna marca del distribuidor o fabricante por favor, anotelo.
9. Describa cualquier hecho relacionado con la Parte Supuestamente No Aprobada e identifique donde la Parte puede ser inspeccionada (si se dispone adjunto fotos, facturas, etc.)
10. Fecha que la Parte Supuestamente No Aprobada fue descubierta.
11. Nombre y dirección completa de transportador aéreo, fabricante o distribuidor donde la Parte Supuestamente No Aprobada fue descubierta. Marque el casillero que corresponda. Si se selecciona el casillero "OTRO", por favor, especifique.
12. Nombre Apellido y dirección completa del informante. Esta información puede ser usada solamente si es necesario por las Direcciones de la DNA para obtener información adicional.
13. Marque el casillero si Ud. Desea que su identidad permanezca confidencial.

El Form. DNA 8120-11 completo debe ser enviado a:

Dirección Nacional de Aeronavegabilidad
Dirección Coordinación Técnica
Junín 1060 - 5° Piso - (1113) Bs. As.