SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL	DIRETRIZ DE AERONAVEGABILIDADE	
	DATA DE EFETIVIDADE: 15 Agosto 1985	DA Nº: 82-11-01R1

Esta Diretriz de Aeronavegabilidade (DA), emitida pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) com base no Capitulo IV do Título III do Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei Nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 - e no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 39, aplica-se a todas as aeronaves registradas no País. Nenhuma aeronave à qual se aplica esta DA pode ser operada exceto após o cumprimento da mesma dentro dos prazos nela estabelecidos.

DA Nº 82-11-01R1 - BENDIX - Emenda 1301/01-404.

Foram constatados dois casos de parada de motor de aeronaves, causados pela falha do acoplamento de impulso (catraca) do magneto. Em ambos os casos, as aeronaves tinham menos de 200 horas de operação. Determinou-se que contrapesos (flyweights) do acoplamento de impulso sofreram um tratamento térmico inadequado e desgastaram-se, rapidamente, causando emperramento. Acredita-se que isto provoca a falha do eixo de comando do magneto o qual leva à falha do motor, fato esse que põe em risco a segurança de vôo.

Como esta condição pode existir ou se desenvolver em outras aeronaves equipadas com magnetos Bendix (abaixo descritos), esta Diretriz de Aeronavegabilidade está sendo emitida para prescrever a inspeção e substituição dos acoplamentos de impulso afetados.

Considerando que a situação existente requer a adoção imediata de uma ação corretiva, fica configurada a causa justa para impor, sem prévio aviso, o cumprimento desta Emenda no menor prazo possível.

Em função do exposto acima, o RBHA 1301/01 fica modificado pela adição da presente Diretriz de Aeronavegabilidade:

DA Nº 82-11-01R1 - BENDIX - Emenda 1301/01-404, aplicável a todos os tipos de magnetos:
S4LN-21/1225/1227, S4RN-21/1225/1227, S6LN-21/23/25/1225/1227, S6RN-21/23/25/1225/1227, S4LN-200 P/N 10-163005-7, D-2021/2031 e todos os D-3000; exceto aqueles que possuem etiqueta azul de N/S 8236001 e seguintes e; exceto aqueles que possuem etiqueta vermelha de N/S indicados abaixo e seguintes:

Série S-20: B-001171 ou A297043
" S-200: B-001172 ou A297043
" S-1200: B-001162 ou A297043
" D-2000: 35550
" D-3000: B-000249 ou 5806

Esta DA cancela e substitui a DA 82-11-01 - Emenda l3O1/01-307 de 18 Nov 82.

O cumprimento desta DA deve ser efetuado dentro das próximas 10 horas de operação, contadas a partir de seu recebimento, em todos os magnetos que tenham menos de 300 horas de operação, conforme os procedimentos indicados abaixo.

N O T A 1

O magneto deve ser removido do motor somente até onde for necessário para execução da inspeção. Dependendo da instalação, no motor, a remoção da cablagem do magneto não será necessária para execução da inspeção.

N O T A 2

Todos os magnetos que possuírem o acoplamento de impulso rebaixado no interior do flange do magneto, deverão ter o mesmo removido do magneto para executar a inspeção.
Esta operação deve ser efetuada em bancada e o magneto deverá ser totalmente removido do motor e ter sua cablagem removida.

C U I D A D O

Sempre que um acoplamento de impulso é removido do magneto, o procedimento da remoção deve seguir as instruções do fabricante, prestando-se muita atenção às notas e precauções.
Na montagem, a porca-castelo que fixa o acoplamento de impulso ao eixo de comando deve ser apertada com torque de 15 lb.ft e contrapinada com um novo pino.
Se for impossível instalar o pino, aperte a porca até o próximo rasgo, não excedendo 25 lb.ft.
O contrapino, Bendix P/N 10-9051-18, removido durante a desmontagem, deve ser rejeitado e substituído.

N O T A 3

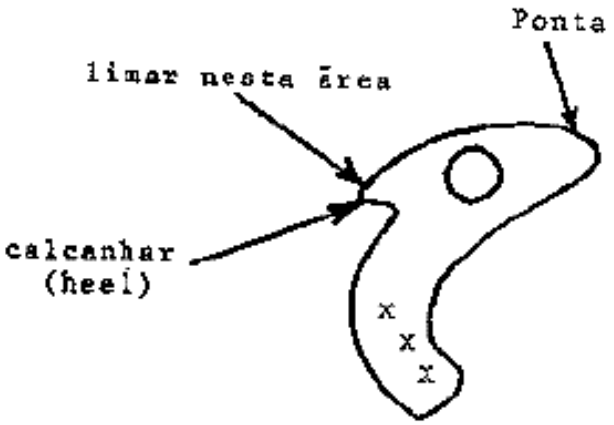
Se concordância com a DA 82-11-01 de 18 Nov 82 já foi cumprida, não é necessário o reaperto da porca castelo com torque de 15 a 25 lb.ft.

1. Remova o magneto do motor de acordo com o manual de instrução do fabricante do motor ou da aeronave.

2. Coloque o magneto numa mesa de trabalho apropriada, com a face do acoplamento voltada para cima.

3. Usando a pressão do dedo, empurre a ponta de cada contrapeso para dentro até que o calcanhar (heel) saia para fora (Ver Figura 1).

4. Usando uma lima # 1, talho duplo, com 1/2 polegada de largura e espessura mínima de 3/32 polegadas, tente remover o material sobre o calcanhar (heel) do contrapeso (Ver Figura 1).
   Se o contrapeso possui tratamento térmico apropriado, a lima deslizará suavemente sobre o calcanhar e não removerá o material. Se o contrapeso não possui tratamento adequado, a lima não deslizará facilmente sobre a superfície do contrapeso e removerá o material.



xxx é o número de lote que indica o tratamento térmico do contrapeso.

FIGURA 1

5. Se forem encontrados contrapesos que não possuem tratamento adequado, remova imediatamente o conjunto de cames e/ou o conjunto de acoplamento de impulso e substitua-o por outro que preencha os requisitos desta DA, conforme os procedimentos estabelecidos no manual de revisão do magneto, prestando muita atenção às notas e precauções ali mencionadas.
6. Inspecione os pinos-batente do acoplamento de impulso quanto ao desgaste e substituamos, se necessário.

7. Depois dos contrapesos terem sido identificados, os pinos-batente inspecionados e os acoplamentos de impulso reinstalado-os no magneto (se tiverem sido removidos) identifique o magneto marcando uma letra "F" de 1/16 polegada de tamanho no canto direito superior da plaqueta de identificação, indicando o cumprimento desta DA e SB Bendix nº 623A.

8. Reinstale o magneto no motor seguindo o manual de instrução do fabricante.

9. Registre o nº de série do magneto na caderneta do motor, indicando o cumprimento desta DA e do SB Bendix nº 623A.

10. Inspecione todos os conjuntos sobressalentes dos acoplamentos de impulso, came e magnetos, seguindo os procedimentos descritos nos itens 3 e 4 desta DA. Se ambos contrapesos forem considerados aceitáveis, identifique o conjunto came com tinta amarela no calcanhar (heel) de cada contrapeso e marque com letra "F" na etiqueta de identificaç¦o, como descrito no item 7.

N O T A 4

Um novo método de identificação está sendo usado para identificar, permanentemente, o tratamento térmico dos contrapesos (Ver Figura 1 para localização).
Portanto, poderáo esistir as duas identificações que utilizam os seguinte métodos:

1. Método Original : Tinta amarela no calcanhar de cada contrapeso.

2. Método Novo : Números estampados como na Figura 1 em cada contrapeso.

Os procedimentos e especificações aplicáveis para a execução das inspeções e substituições previstas nesta DA, estão descritos no Boletim de Serviço BENDIX nº 623A e também transcritos nos Boletins de Serviço EMBRAER 700-74-01 e 800-74-013, ou em suas revisões posteriores aprovadas pelo FAA e pela Vice-Direção de Homologação e Padrões do IFI/CTA, respectivamente.

Registre a incorporação desta DA no documento aplicável.

Esta Emenda torna-se efetiva em 15 de Agosto de 1985.

Maj Brig do Ar - HUGO DE OLIVEIRA PIVA
Diretor do CTA

NOTA: Original da DA assinado e emitido em 15 Ago 1985. Este documento foi reeditado em formato eletrônico em 20 Dez 2000 e seu texto é idêntico ao original.