

ADVERTENCIA 108R2/DAG

La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede resultar de interés para Talleres Aeronáuticos de Reparación, operadores y/o propietarios de aeronaves, por tal motivo la misma se emite a los efectos de informar, y las recomendaciones en ella contenidas no tienen carácter mandatorio.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 13 de marzo de 2017.

APLICABLE A: Aeronaves Cessna 150, 152, 170, 172, 175, 180, 182, 205, 206 y 210, con *Main Landing Spring* (MLS) fijos.

MOTIVO: Desarrollo de fisuras y procesos de corrosión en los *Support Main Gear*

ANTECEDENTES:

- 1- Se han recibido varios Informes de Dificultades en Servicio comunicándonos la detección de novedades en los herrajes de fijación de los MLS. Las novedades informadas se resumen a dos: soportes FISURADOS y soportes con reparaciones NO APROBADAS. En la fotografía N° 1 se puede apreciar un soporte con fisuras, mientras que en la fotografía N° 2 se aprecia uno reparado.



FOTOGRAFIA N° 1



FOTOGRAFIA N° 2



FOTOGRAFIA N° 3

Se ha detectado también en este tipo de piezas, que una vez fisuradas, las mismas fueron reparadas por medio de un relleno por soldadura. En la fotografía N° 3 puede apreciarse justamente una de estas piezas, en la cual se observa la reparación y sobre ella una nueva grieta con una longitud importante.

- 2- Ésta es una reparación no contemplada por la FAA AC 43.13-1, ya que al reparar piezas de Aluminio 2024 o 7075 por medio de soldadura, se originan severas grietas debido al incremento de temperatura alcanzado durante el proceso de reparación. Algunos talleres, sabiendo que estas piezas están fisuradas, igualmente las liberan al servicio bajo un concepto no aplicable en estos casos, que es el de controlar el avance de la grieta. Este control únicamente puede ser aceptado en casos en los que se conoce el tamaño máximo aceptable de

grieta y su velocidad de crecimiento. Esto no aplica en estas aeronaves, las que pueden sufrir en cualquier momento un aterrizaje brusco, y con un herraje de fijación debilitado por una grieta, el tren podría colapsar y el aterrizaje tener consecuencias de accidente.

- 3- En 2014 se recibió un nuevo IDS, informando que durante las inspecciones SID se detectó un estado avanzado de corrosión en los soportes externos de una aeronave Cessna 150.
- 4- En 2016, se recibió un nuevo IDS, informando la detección de numerosas grietas en los herrajes externos derecho e izquierdo de una aeronave Cessna 172C. En las fotografías 4, 5, 6 y 7 se puede apreciar el estado en el que la pieza fue hallada por el taller interviniente.



FOTOGRAFIA N° 4



FOTOGRAFIA N° 5



FOTOGRAFIA N° 6



FOTOGRAFIA N° 7

RECOMENDACIONES: Teniendo en cuenta lo precedente, esta Dirección recomienda:

- 1- A los TAR: En ocasión del ingreso de aeronaves de esta marca y modelos, acceder a estas piezas para inspeccionar el soporte del tren principal por presencia de fisuras o reparaciones en las zonas indicadas en las fotos precedentes, o corrosión. En caso de presentar novedades, cambiar las piezas defectuosas. Es importante que tengan en cuenta que no hay reparaciones aprobadas para estas piezas.
- 2- A los propietarios y operadores: Requerir durante la próxima inspección anual, que se realice esta inspección a su aeronave.

Ing. Aer. Gustavo SMIRIGLIA
Jefe Departamento Aviación General
Dirección de Aeronavegabilidad