

ADVERTENCIA 241/DAG r1

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, 03 de agosto de 2018.

DIRIGIDO A:

Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves marca CESSNA modelo 150 (S/N 15069309 al 15079405), A150 (A1500001 al 1500734), 152 (S/N 15279406 al 15285833) y A152 (N/S A1520735 al A1521025).

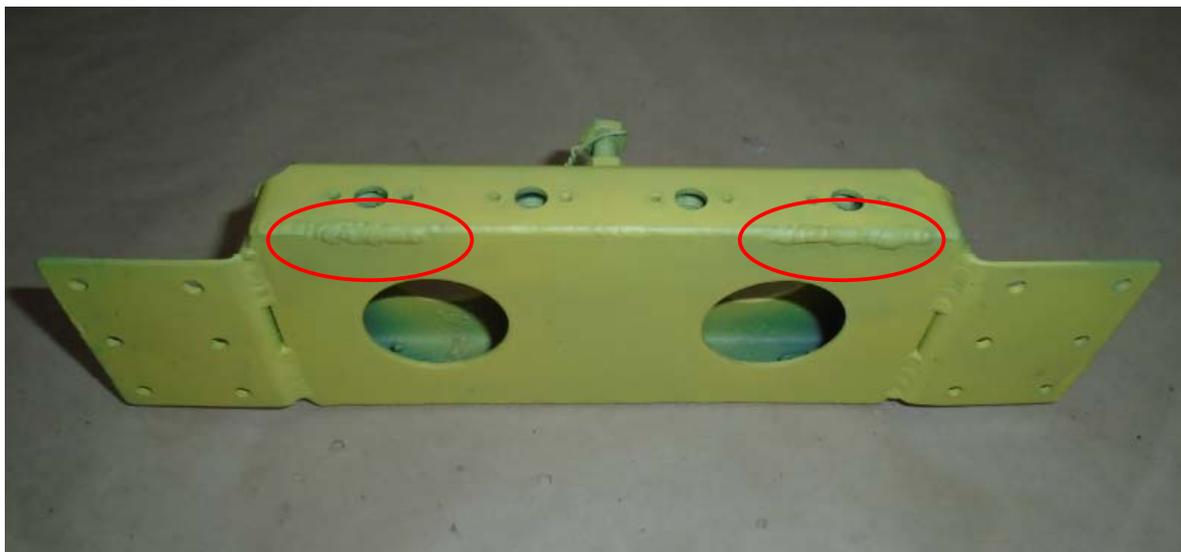
MOTIVO:

Fisuras detectadas en los BRACKET P/N 0432004.

ANTECEDENTES:

1- En junio de 2018, se recibió en el DAG un Informe de Dificultades en Servicio (IDS), informando que a raíz de las inspecciones realizadas durante un proceso de reparación de una aeronave Cessna 152, se detectaron dos fisuras en el BRACKET P/N 0432004. Las mismas fueron detectadas sobre los cordones de soldadura que la pieza posee en su parte trasera, es decir, del lado en que se fija contra el larguero trasero del estabilizador.

2- La siguiente es una de las fotografías que acompañaba el IDS, en la cual se muestra el Bracket ya reparado, pero no obstante ello, puede apreciarse fácilmente el lugar en el que las fisuras fueron detectadas.

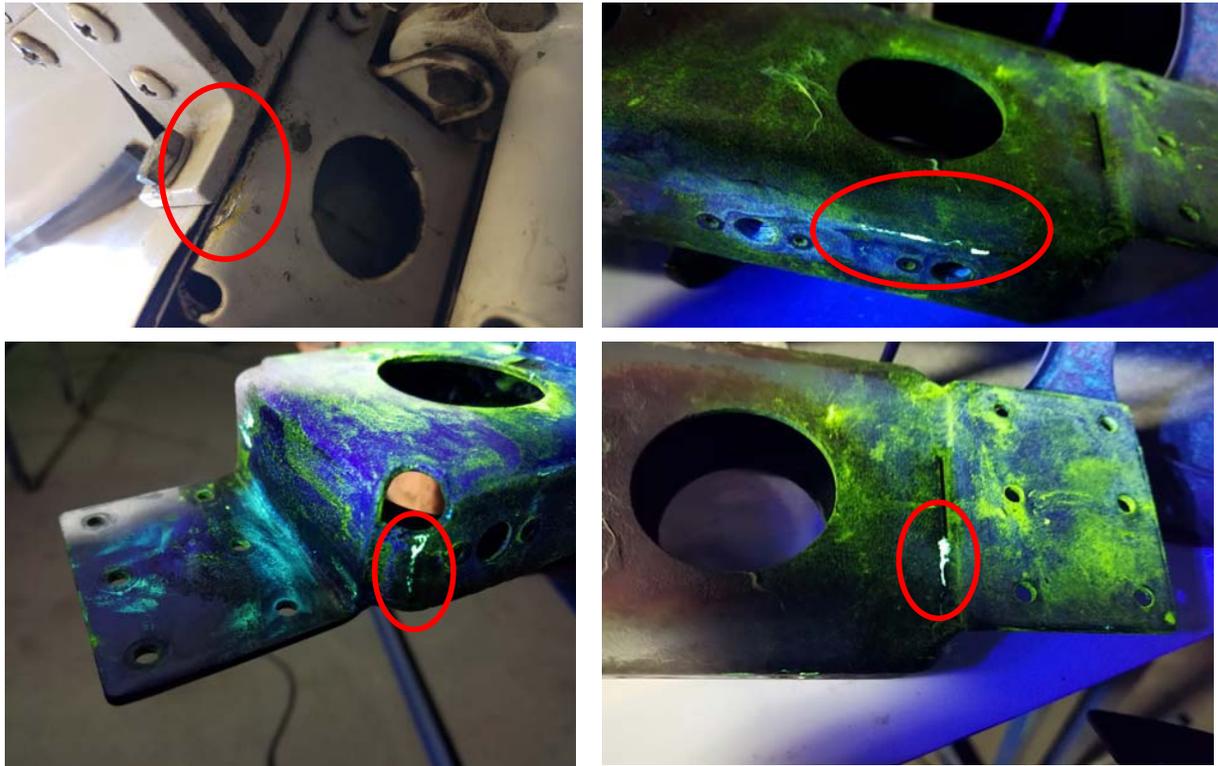


3- Cessna desarrolló para estos modelos de aeronave un SID dentro de las Instrucciones de Aeronavegabilidad Continuada, que contienen un Programa de Inspecciones Especiales. Este Programa incluye entre otras, la Inspección Suplementaria Numero 55-11-02, denominada Vertical Stabilizer Attach Bracket and Horizontal Stabilizer Rear Spar Attachment Inspection. Dicha inspección requiere, entre otras tareas, se remueva el BRACKET del Refuerzo del Larguero Trasero del Estabilizador Horizontal, y se lo inspeccione visualmente, y de no hallarse fisura alguna, se le realice un END por la técnica de Corrientes Parásitas.

4- Esta misma pieza, además de la inspección por el SID, tiene una inspección asociada al cumplimiento de la FAA Airworthiness Directive 80-11-04, por medio de la cual se requiere inspeccionar el estado de las tuercas ancladas, 8 en total, ubicadas en las partes superior e inferior de la pieza.

5- En la Página Web de la FAA, se encuentran hasta la fecha un total de cuarenta (40) IDS correspondiente al P/N 0432004, informando en la gran mayoría de ellos, que durante la inspección por el cumplimiento de la AD indicada en el párrafo anterior, se detectaron fisuras de diversas dimensiones.

6- En julio del 2018 se recibieron 3 nuevos IDS, informando la detección de fisuras, uno de ellos, en una aeronave modelo 152; otro, en una modelo 150M; y el último, en dos modelo 150H. Las siguientes fotografías acompañaban dichos informes.



RECOMENDACIONES:

En base a lo arriba indicado, se recomienda para aquellas aeronaves a las que aplica esta Advertencia, independientemente del tipo de operación a la que estén afectadas, que en la próxima Inspección Anual, se dé cumplimiento a la SUPPLEMENTAL INSPECTION NUMBER 53-11-01, inspeccionando los BRACKET P/N 0432004 por presencia de fisuras.

Ing. Aer. Gabriel SPINOZZI
Jefe Departamento Aviación General
Dirección de Aeronavegabilidad