



DIRECCION NACIONAL
DE AERONAVEGABILIDAD
REPUBLICA ARGENTINA

DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD N° 01/95 - REV. 3

LA SIGUIENTE DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD (D.A.), DESARROLLADA Y EMITIDA POR LA DIRECCION DE CERTIFICACION AERONAUTICA CORDOBA DE LA DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD, DE ACUERDO A LAS PREVISIONES DE LA LEY N° 17.285, CODIGO AERONAUTICO DE LA REPUBLICA ARGENTINA, PUBLICADA EN EL BOLETIN OFICIAL EL 23 DE MAYO DE 1967 CON LAS REFORMAS POSTERIORMENTE AGREGADAS Y EL REGLAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD DNAR PARTE 39, ES APLICABLE A TODAS LAS AERONAVES DE IGUAL MARCA Y MODELO, MATRICULADAS EN EL REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES U OPERADAS EN SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO POR EXPLOTADORES NACIONALES. NINGUNA PERSONA PUEDE OPERAR UNA AERONAVE A LA CUAL LE ES APLICADA UNA D.A. EXCEPTO DE ACUERDO CON LOS REQUERIMIENTOS DE ESA DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD.

PRODUCTO AFECTADO: Aeronaves CASA CN-235-200.

FABRICANTE: Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) - España.

FECHA DE EMISION: 24 de Abril de 1997.

REFERENCIA: *

- * Directiva de Aerobabilidad DGAC N° 03/95 del 22/Ago/95.
- * CASA Instrucciones de Mantenimiento COM 235-098, última revisión.
- * CASA Instrucción Técnica IT-058, última revisión.

EFFECTIVIDAD: * Inmediato.

APLICABILIDAD: *

- * Aeronaves CASA CN-235-200 matriculadas en la República Argentina.
- * Aeronaves CASA CN-235-200 operadas en Servicios de Transporte Aéreo por explotadores nacionales.

DESCRIPCION DEL PROBLEMA: *

- * Durante un vuelo regular de una aeronave CASA CN-235-200 se produjo la apertura total de la puerta de pasajeros (trasera izquierda) con la consiguiente despresurización explosiva de la cabina.
- * De la investigación preliminar surgió que el mecanismo de cierre de la puerta estaba dañado presentando en algunos elementos deformaciones y/o roturas.

ACCIONES REQUERIDAS:

Previo a cada vuelo, se deberá verificar que:

- I. El cierre y bloqueo de las puertas de pasajero y tripulación debe ser efectuado por un tripulante, pudiendo ser ayudado por alguien desde el exterior al solo efecto de posicionar la puerta correctamente sin accionar la manija exterior y sin golpearla. El cierre y bloqueo de puerta deberá ser liviano, suave, sin interrupciones ni brusquedades, evitando el accionamiento de la manija a golpes.
NOTA: Se deberá verificar que los pernos de cierre de las puertas están en posición retraída, antes de proceder a cerrar las mismas, para evitar daños en los burletes de los marcos.

- II. La manija interior de cierre de puerta, se posicione completamente en su alojamiento, sin presentar movimiento o tendencia a abrirse. Luego de esta verificación, se deberá posicionar el protector cubremanija.
NOTA: El protector cubre manija no forma parte del mecanismo de cierre y por lo tanto no asegura ni el cierre ni el bloqueo de las puertas.

- III. Una vez efectuado el procedimiento de cierre y bloqueo de las puertas, se deberá observar positivamente a través de las 4 ventanas de inspección de la puerta de pasajeros y por las 2 ventanas de inspección de la puerta de tripulación, que los respectivos testigos de bloqueo de pernos (banderitas amarillas) estén en su posición correcta. Asimismo, se verificará el correcto posicionamiento del pasador de bloqueo del mecanismo superior de cierre comprobando que la marca amarilla del pasador sea visible.

IV. En caso que se presente alguna de las siguientes novedades, no se liberará la aeronave para el vuelo:

- 1º) Cierre y/o bloqueo de puerta difícil, duro, brusco o defectuoso.
- 2º) Esfuerzo anormal para la activación del mecanismo de cierre y bloqueo.
- 3º) Movimientos o desplazamientos de la manija interior fuera de su alojamiento.
- 4º) La no visualización de algunos de los testigos de bloqueo de pernos (banderita amarilla) o de la marca amarilla del pasador de bloqueo del mecanismo superior de cierre.
- 5º) Deformaciones o desgastes evidentes de los testigos de bloqueo de pernos.
- 6º) Funcionamiento inadecuado en la actuación de los avisos en cabina de cierre y bloqueo de puerta.

NOTA: Cualquier novedad por la cual no se libere la aeronave para vuelo, implicara que la misma permanezca en el lugar sin que se tome ninguna acción correctiva hasta tanto se haga presente en el lugar un inspector de la D.N.A. y un ingeniero del operador.

V. MANTENIMIENTO:

La liberación de la aeronave para su vuelta al servicio, quedará condicionada al levantamiento de la o las novedades mencionadas en el punto anterior con la intervención de la DNA cumplimentando la COM 235-098, última revisión y la IT-058, última revisión ambas emitidas por CASA y las siguientes pautas complementarias:

- 1º) Se deberá comprobar la integridad y el ajuste del sistema de cierre de las puertas.
- 2º) El esfuerzo para el accionamiento de las manijas interiores y exteriores de cierre y bloqueo de las puertas de pasajero y tripulación, no deberá exceder de 15 Kg., accionando solo del lado interior o exterior según corresponda.
- 3º) La longitud de la parte cilíndrica de los pernos completamente extendidos, restándole su juego axial, deberá superar en no menos de 4 mm. a la distancia entre las cazoletas de puerta y marco correspondiente.
- 4º) Se comprobará el correcto funcionamiento de la puerta, así como la actuación de las alarmas en el panel de instrumentos, alarma sonora y despresurización automática (verificando que se produce el accionamiento de la válvula correspondiente), cuando se actúa sobre la manija de apertura para abrirla.
- 5º) Los plásticos de las ventanas de inspección en las puertas deberán ser transparente y no presentar rayaduras, ni opacidades, en tanto que, los testigos de bloqueo de pernos deberán estar pintados en amarillo fosforescente según la Norma MIL TT-P-54 TYPE I (MAT.1).
- 6º) Se deberá instalar en la proximidad de la manija exterior de accionamiento de las puertas de pasajeros y tripulación una placa con la siguiente advertencia:

"Antes de cerrar y bloquear la puerta del lado exterior se deberá verificar que el protector cubre manija interior se encuentre levantado".

NOTA: Solo se permitirá el cierre y bloqueo de las puertas de tripulación y pasajeros desde el exterior, cuándo la aeronave se encuentre fuera de servicio, estacionada en la plataforma o hangarada.

7º) El Boletín de Servicio N° B.S. 235.52-50, B.S. 235-52-51, B.S. 235-52-54, las Instrucciones de Mantenimiento COM 235-098, la Instrucción Técnica IT-058, todos con la última revisión aplicables y emitidos por CASA, serán de aplicación mandatoria.

VI. Manual de Vuelo y Manual de Operación.

El procedimiento detallado en los puntos I, II y III de esta D.A., deberá ser incorporado como una revisión aprobada por la DNA al Manual de Vuelo y al Manual de Operación.

Además, el Operador deberá instruir a su tripulación en forma fehaciente para la correcta interpretación de estas acciones.

VII. Inspecciones.

1º) Inspección cada 50 horas: Se verificará lo siguiente:

- a) Esfuerzo para accionamiento de las manijas interiores y exteriores de cierre y bloqueo de las puertas de pasajeros y tripulación según lo establecido en Sección V. 2º) de esta Directiva de Aeronavegabilidad.
- b) Longitud de salida de los pernos laterales y del pasador de bloqueo del mecanismo superior de cierre.
- c) Efectuar medición de tensión en todos los cables con las manijas de las puertas en posición cerrada y abierta.

d) El buen estado de los burletes, que no esten deteriorados por rotura o desgaste excesivo. Si se observa alguna de estas anomalías, se lo deberá reparar o cambiar.

2º) Inspección cada 200 Horas: En presencia de un inspector de la D.N.A., se deberá cumplir además de los items requeridos para la inspección de 50 horas con los siguientes:

2.1 Quitar todos los paneles de acceso de las puertas de pasajeros y tripulación y efectuar las siguientes inspecciones:

2.1.1 Verificar posicionamiento y rozamientos entre el extremo posterior de los pernos y los tesigos de bloqueo de los mismos (banderitas amarillas) por deformaciones y/o desgastes evidentes de los testigos de bloqueo.

2.1.2 Verificar posicionamiento de la palanca Ref. 12 en ranura Ref. 13 indicadas en la COM 235-098, Rev. 2 y que la misma debe ubicarse en los extremos de la ranura a tope con la manija de la puerta cerrada o abierta.

2.1.3 Accionando la manija de la puerta, verificar el correcto posicionamiento midiendo la completa extensión del pasador de bloqueo del mecanismo superior de cierre y verificando que la marca amarilla del pasador sea visible.

- 2.1.4. Verificar la no existencia de juegos, ovalización de remaches o rozamientos en todo el mecanismo.
- 2.2 Verificar el estado de las cazoletas de los marcos de las puertas por posibles marcas producidas por los pernos en posición cerrada y abierta.
- 2.3 Verificar e inspeccionar el mecanismo de cierre y bloqueo de las puertas de pasajeros y tripulación, en especial los ejes estriados y piezas asociadas al mismo por: desgastes, defectos, grietas o deformaciones, como así también las cazoletas y marcos de las puertas, bisagras y zonas aledañas del fuselaje dando cumplimiento a lo establecido en la Sección V de esta Directiva de Aeronavegabilidad.

NOTA: En caso de detectarse novedades, se deberá dar cumplimiento a lo establecido en Sección V de esta Directiva de Aeronavegabilidad.

VIII. Informe de Novedades.

- 1º) Los Operadores de las aeronaves CASA CN-235-200, en la República Argentina, deberán informar a la DNA en forma mensual, todas las novedades que surjan en las puertas de pasajeros y tripulación.

2º) En caso de detectarse alguna novedad de los enunciados en el punto IV de esta D.A., el operador de la aeronave deberá confeccionar un Informe de Dificultad en Servicio y remitirlo a la DNA dentro de las 24 horas de producida la novedad.

IX. Información Adicional.

Para cualquier información adicional dirigirse a:

DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD

DIRECCION COORDINACION TECNICA.

Junín 1060

1113 - Capital Federal

TE.: 00-54-1-823-7039

FAX: 00-54-1-826-8758

6

DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD

DIRECCION DE CERTIFICACION AERONAUTICA CORDOBA

Avda. Fuerza Aérea Argentina Km. 5½

TE.: 00-54-51-656335.

FAX: 00-54-51-654157.



Ing. Danilo R. Wenk

Director de Certificación Aeronáutica Córdoba.