



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

ADVERTENCIA 155/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, 16 de septiembre de 2014.

DIRIGIDO A: Talleres Aeronáuticos de Reparación que realicen tareas de mantenimiento sobre aeronaves Piper / Chincul PA-38-112.

MOTIVO: Posibilidad de interpretar en forma errónea parte de las instrucciones de cumplimiento de la AD 79-08-02.

ANTECEDENTES:

- 1- En varias inspecciones realizadas por personal del DAG se detectaron errores en la interpretación del inciso a)1. de la mencionada AD, inspeccionando las piezas P/N 77843-02/ -03 (BRACKET Elevator pulley), ítem 12 de la Figura 14 del IPC, en lugar de la pieza P/N 77615-07 (FITTING Stabilizer attachment) ítem 11 de la misma figura.
- 2- La instrucción que puede ser erróneamente interpretada es la siguiente:
“Remove the dorsal fin forward fairing P/N 77606-03 and inspect the edges of the stabilizer pulley bracket mounting fitting P/N 77615-07 at the bend radius for cracks using a dye penetrant inspection method”.
- 3- Particularmente la frase subrayada es la que puede ser interpretada en forma confusa, provocando se inspeccione la parte incorrecta. Para ayudar en su interpretación, hemos recurrido al Piper Service Bulletin N° 637 “Inspection of Upper Forward Vertical Fin Spar Attach Fitting Piper Part Number 77615-07 for forming cracks”, al cual se hace referencia en el punto b)3 de la AD.
- 4- Dicho SB aclara también las razones de la inspección, indicando que las fisuras pueden haber sido introducidas en la fabricación de la parte. Una vez determinada la usencia de fisuras o reemplazada la pieza defectuosa la AD, se considera cumplida en forma definitiva.
- 5- En base a lo anterior, se indica a continuación como debe ser interpretado el párrafo a)1. de la FAA AD 79-08-02, complementadas con las instrucciones de la Parte I del Piper SB 637:
 - a. ***“Remove the dorsal fin forward fairing P/N 77606-03:*** Esta parte no es confusa, requiere remover el carenado resaltado en la Figura 1 a fin de tener acceso a la parte a inspeccionar.

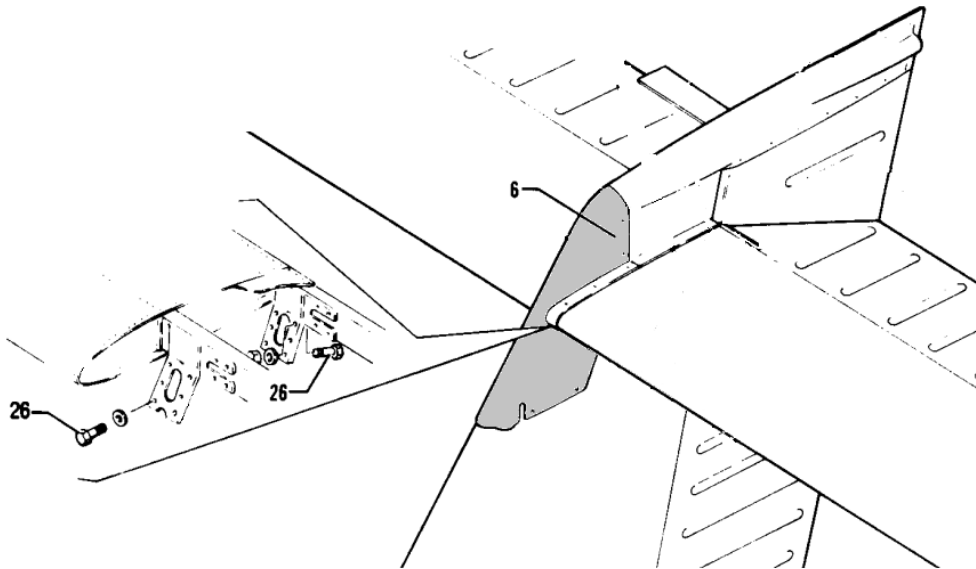


Figura 1 – Tail Surfaces Installation (dorsal fin forward fairing)

- b. ***“Inspect the edges of the stabilizer pulley bracket mounting fitting P/N 77615-07 at the bend radius for cracks using a dye penetrant inspection method”***. Esta es la parte confusa. Requiere que utilizando Tintas Penetrantes, se inspeccionen los bordes izquierdo y derecho de la línea de plegado del herraje P/N 77615-07 (sobre el que están montados los BRACKET Elevator pulley, P/N 77843-02, -03 ítems 12 de la figura 14 del IPC). La parte afectada y los puntos de inspección se encuentran indicados en la Figura 2 y 3 respectivamente.
- c. En la figura 4 puede verse una fotografía del empenaje con el P/N 77843-02/-03 instalados como deben ir sobre el P/N 77615-07, sobre el cual se indican los puntos a inspeccionar.

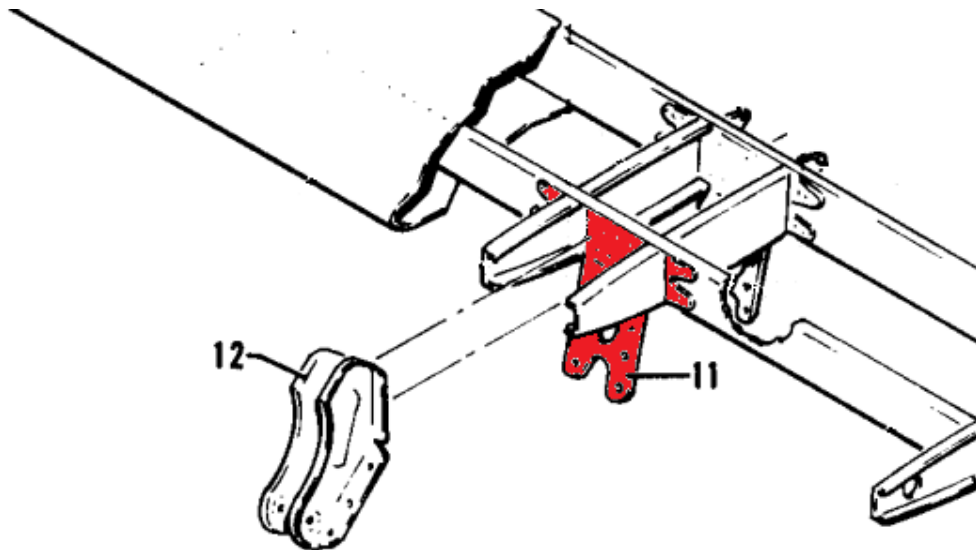


Figura 2 - Elevator and Stabilizer Assemblies (Stabilizer attachment Fitting P/N 77615-07)

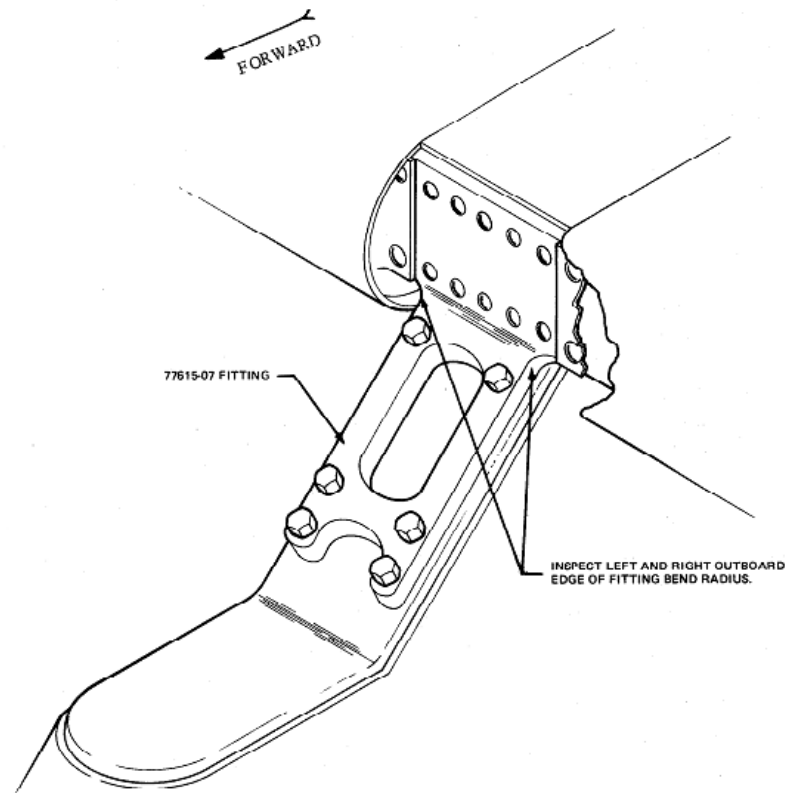


Figura 3 - Elevator and Stabilizer Assemblies (Stabilizer attachment Fitting P/N 77615-07 – Figura “A” del Piper SB 637)

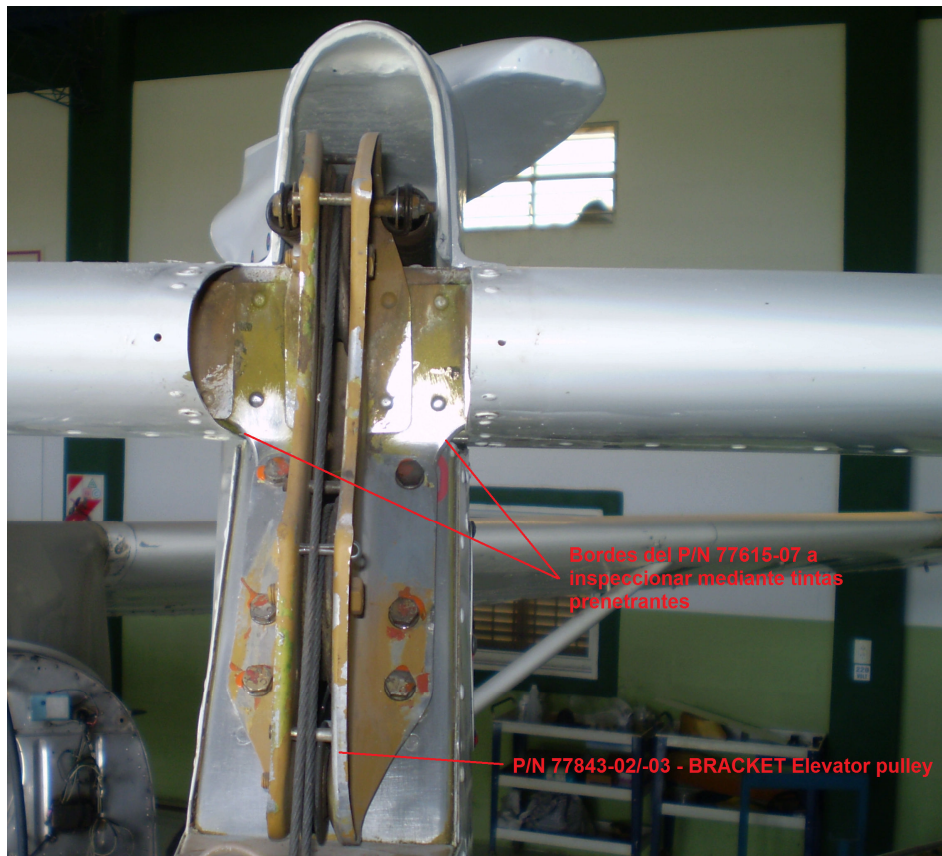


Figura 4 - Fotografía del empenaje (P/N 77843-02/-03 y P/N 77615-07)

DATOS ASOCIADOS

- 1- En el Manual de Partes de la aeronave (PIPER AIRPLANE PARTS CATALOG TOMAHAWK PA-38-112 PART NUMBER 761-659), Ítem 11 de la Fig. 14 se identifica el P/N 77615-07 denominado FITTING Stabilizer attachment.
- 2- En la Parte I del Piper SB 637 se dan instrucciones claras de los puntos a inspeccionar para dar cumplimiento con la AD.

RECOMENDACIONES:

- 1- En base a lo arriba indicado, se recomienda que al momento de cumplir la AD 79-08-02, tenga en cuenta que la parte a inspeccionar es el P/N 77615-07, realizando END en los puntos indicados en la figura "A" del Piper SB 637.
- 2- Si se tienen dudas del correcto cumplimiento de la citada AD, verifique entre los registros qué parte fue inspeccionada, de no poder determinar si se inspeccionó la parte correcta, realizar Tintas Penetrantes a la parte como lo requiere la AD y el Piper SB 637.
- 3- Si de la lectura de la presente detecta que cumplió la AD en una aeronave de forma incorrecta y aprobó la aeronave para el retorno al servicio, la misma debe ser considerada no aeronavegable debiendo cumplir la AD correctamente antes del próximo vuelo.

***Ing. Aer. Pablo CORADAZZI
Jefe Departamento Aviación General
Dirección de Aeronavegabilidad***