



ADVERTENCIA 165/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, 09 de enero de 2015.

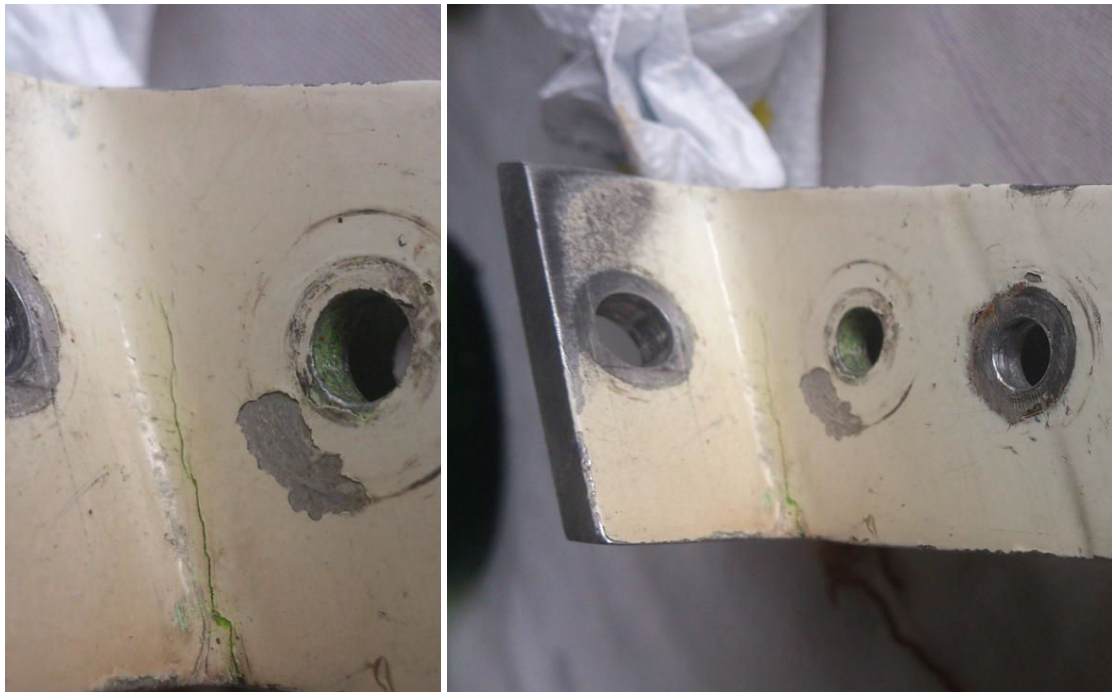
DIRIGIDO A: Operadores de aeronaves marca CESSNA, modelos 150 / A150 (Aerobat) y 152 / A152 (Aerobat) de acuerdo a la información siguiente:

Modelo 150	N/S 15061533 al 15079405
Modelo A150	N/S A1500001 al A1500734
Modelo 152	N/S 15279406 al 15284541
Modelo A152	N/S A1520735 al A1520943.

MOTIVO: Fisuras detectadas en el soporte de fijación del estabilizador vertical. Stabilizer Attachment Bracket P/N 0431009-1, -2 o -3.

ANTECEDENTES:

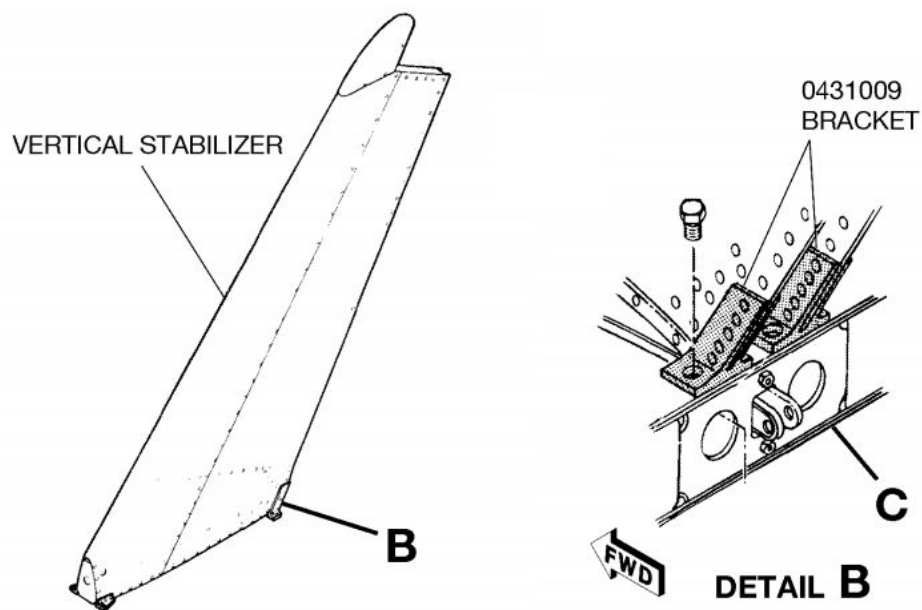
- 1- En septiembre de 2014, personal del DAG se reunió con un TAR con alcances específicos para END y en dicha oportunidad éste manifestó que durante las inspecciones para dar cumplimiento a la Inspección Estructural Suplementaria, denominada por el fabricante como SID 55-11-02, al inspeccionar la parte en forma visual, tal y como lo requiere el punto 4.A del documento SID, en varias oportunidades no se detectó ningún daño; pero al hacerlo mediante la técnica de Corrientes Parasitas (C.P.), si se encontraron indicaciones de grietas en el radio de empalme entre la pestaña vertical (que se fija al estabilizador vertical) y la pestaña horizontal de la pieza (que se fija al estabilizador horizontal).
- 2- Es importante destacar que tanto el documento SID citado como los SB SE74-10, SE79-49 y SEB03-6, que hacen referencia a la inspección de la mencionada parte, solo requieren inspección visual de la misma.
- 3- Posteriormente, en noviembre de 2014, el DAG recibió un Informe de Dificultades en Servicio confeccionado por un TAR informando que durante la Inspección Estructural Suplementaria SID 55-11-02 en una aeronave Cessna 152, al inspeccionar la parte denominada "Vertical Stabilizer Attachment Bracket" en forma visual, tal y como lo requiere el punto 4.A del documento SID, no fue posible encontrar daño alguno, pero al hacerlo mediante el método de Corrientes Parasitas aparecieron indicaciones de grietas en el radio de empalme que une la sección vertical con la horizontal de la pieza. Se adjuntan fotografías de la parte. La fisura se hace visible una vez removida de la estructura, hasta ese momento, solo se detecta con ayuda del END.
- 4- Asimismo, en el mismo mes se recibió otro Informe de Dificultades en Servicio en el que se describe un caso similar en una aeronave Cessna 150, en la cual pudo detectarse la grieta en dicha parte luego de realizar END empleando la técnica de C.P.



5- En las figuras adjuntas puede verse el tamaño y ubicación del daño detectado. Se requiere despreciar los vestigios visibles de líquido penetrante fluorescente, siendo el único fin de las fotografías mostrar la ubicación y magnitud del daño y no influir en la elección de la técnica del END a ser empleada.

6- Continuando con la investigación, se visitó el sitio de Reportes de Dificultades en Servicio de la Administración Federal de Aviación Civil de EEUU, observándose que dicho sitio posee 15 informes realizados por operadores norteamericanos de aeronaves Cessna 150 y 152, donde la descripción del defecto concuerda con lo hallado en aviones argentinos. Puede verse además que en muchos de los casos, la existencia del daño se detecta cuando aparece algún indicador que llama la atención sobre la parte, ya sea corrosión, algún ruido inusual en la cola, y otras veces, la aparición de la fisura.

NOTA: Pueden verse en los diferentes catálogos de parte que algunas series de Cessna 150 y 152 poseen otro tipo de fijación del larguero trasero del estabilizador vertical para la cual esta advertencia no es aplicable.



RECOMENDACIONES:

- 1- En base a lo arriba indicado, se recomienda que toda aquella aeronave que tenga instalada el P/N 0431009-1, -2, o-3, sea inspeccionada de acuerdo con las instrucciones de la SID 55-11-02 y SID 55-11-03 según corresponda, aún cuando no estén afectadas a trabajos o tareas de instrucción.
- 2- Dado que en muchas oportunidades la inspección visual requerida en los documentos citados anteriormente parece ser poco efectiva para detectar daños en dicha parte, se recomienda inspeccionar el radio de empalme, mediante un END por la técnica de Corrientes Parasitas.
- 3- Se solicita informar al DAG en el caso de que el resultado de las inspecciones arroje cualquier novedad, con el fin de realizar un seguimiento del caso.

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