



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

ADVERTENCIA 166 R1/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, 10 de abril de 2015.

APLICABLE A: Helicópteros Robinson modelos R44 y R44 II (equipados con Palas de Rotor Principal (PRPs) P/N C016-7) y R66 (equipados con PRPs P/N C016-2).

MOTIVO: Alertar a operadores y talleres de mantenimiento aeronáuticos de la posible aparición de fisuras en este modelo de PRPs.

ANTECEDENTES:

- 1- Con fecha 26 de Enero de 2015 la Autoridad de Aviación Civil de Nueva Zelanda (CAA) emitió la Continuing Airworthiness Notice 62-003 a raíz de un Informe recibido en dicha autoridad, acerca de una falla ocurrida en vuelo a un helicóptero Robinson R44 II, a consecuencia de la cual el helicóptero experimentó una severa vibración y el posterior aterrizaje de emergencia. La aeronave estaba equipada con PRPs P/N C016-7, con un TG de 832.5 Hs. Durante la investigación, se detectó la presencia de una fisura en una de las PRPs localizada en la zona de transición de cuerda de la pala. Las Figuras 1 y 2 muestran el detalle de la pala fisurada y la progresión de la misma.



Figura N° 1



Figura N° 2

- 2- Con fecha 23 de febrero de 2015 la Autoridad de Aviación Civil de Estados Unidos (FAA), emitió el SAIB SW-15-08 haciendo referencia a la misma situación.
- 3- Con fecha 30 de marzo de 2015, Robinson emitió dos Boletines de Servicio, el SB-89 (aplicable a los R44) y el SB-13 (aplicable a los R66), boletines que describen una modificación a las PRPs por medio de la cual se las mejora, suavizando la transición de las cuerdas y reduciendo las tensiones localizadas.
- 4- Con fecha 31 de marzo de 2015, la FAA revisió el SAIB SW-15-08, incorporando al modelo R66 y recomendando el cumplimiento de los boletines arriba mencionados.

RECOMENDACION: En base a lo arriba indicado, se recomienda:

- 1- Inspeccionar las PRPs P/N C016-7 y P/N C016-2 usando lupa de 10 aumentos, en la zona del borde de fuga, tanto en la zona de intradós como de extradós, como se indica en las Figuras N° 1 de los Boletines de Servicio, por presencia de fisuras, corrosión o defectos que puedan dar origen a una fisura. Si se detecta algún daño o fisura, retirar la PRP del servicio. Si no se detecta ningún daño o fisura, modificar las PRPs de acuerdo al SB-89 y al SB-13, según corresponda.
- 2- De no modificarlas, antes de cada vuelo inspeccionar las palas de acuerdo a lo indicado en el párrafo 1-. Una vez en vuelo, de detectar alguna vibración o ruido inusual en el rotor principal durante cualquier fase del mismo, aterrizar inmediatamente y efectuar una inspección detallada de las PRPs en un taller habilitado.

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