



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

ADVERTENCIA 167R1/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, 07 de abril de 2015.

DIRIGIDO A: Operadores y propietarios de aeronaves American Champion modelos 7ECA, 7GCAA, 7GCBC, 7KCAB, 8GCBC, y 8KCAB, todos los números de serie.

MOTIVO: Posible error en la interpretación de la FAA AD 89-18-06

ANTECEDENTES:

- 1- El 21 de septiembre de 1989, la FAA emitió la AD 89-18-06.
- 2- Dicha directiva aplica a los modelos indicados en el texto, y que además tengan un asiento delantero del tipo con respaldo abatible, requiriendo inspecciones en las articulaciones del asiento.
- 3- La directiva tiene además una acción terminal que debe ser cumplida luego de 150 hs de operación a partir de la fecha indicada en 1-
- 4- La acción terminal consiste en cambiar la Estructura del Asiento, por una unidad de recambio provista por American Champion Aircraft, de acuerdo con la American Champion Aircraft Service Letter No. 401.
- 5- Las siguientes figuras fueron extraídas de dos Catálogos de Partes, correspondiendo la Figura 1 a la estructura del asiento de modelo viejo y la Figura 2 a la estructura del asiento del modelo nuevo.

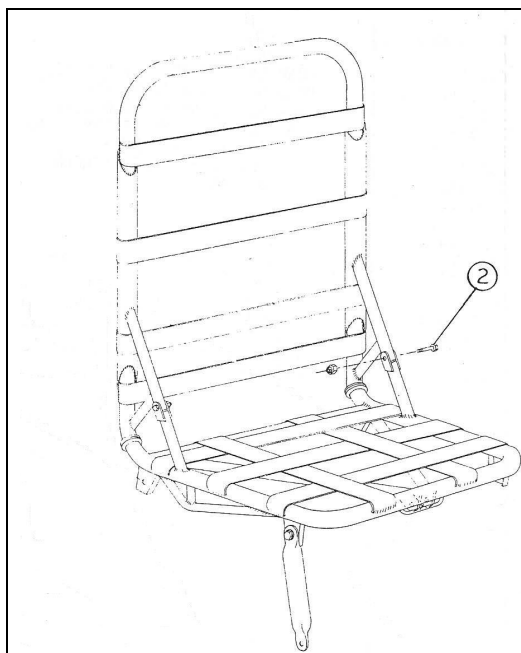


Figura 1

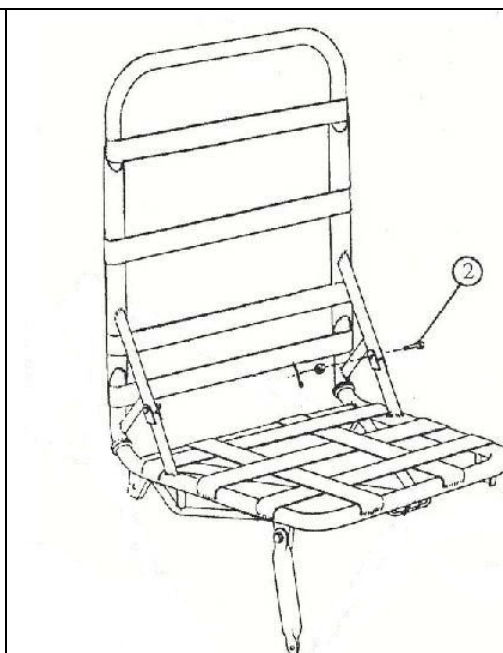


Figura 2

- 6- De la simple comparación de las figuras, no se observan diferencias estructurales entre los dos modelos de asientos. Lo único que los diferencia es el Ítem 2 que corresponde al componente de unión de la articulación. En el modelo viejo este componente era un bulón AN3-7A con una tuerca autofrenante de collar plástico AN365-1032; mientras que en el nuevo modelo es un bulón AN4-11, una arandela plana AN960-416L, una tuerca castillo AN310-4 con una chaveta AN380-2-2.
- 7- De una comparación realizada entre los dos modelos de asientos, se comprobó que si existen diferencias en las dimensiones de los caños que concurren a la articulación, siendo en el modelo nuevo de 5/8" de diámetro y 2.8 mm de espesor; mientras que en el modelo viejo eran de 1/2" de diámetro y 1 mm de espesor. Las orejas soldadas al caño inferior, que forman las articulaciones, también son diferentes. En el modelo nuevo son planchuelas de 19 mm de ancho y 2.3 mm de espesor, mientras que en el modelo viejo eran de 16 mm de ancho y 1.3 mm de espesor.
- 8- Según nos ha informado el fabricante, todos los asientos del nuevo modelo provistos por American Champion Aircraft tienen estampado el Número de Serie en una de las orejas de las articulaciones, comenzando con el número A0.

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

1°) A los Talleres Aeronáuticos de Mantenimiento, que al ingreso de cada aeronave de la marca y modelo al que aplica esta Advertencia, se verifique cuales son los bulones que tiene instalado el asiento delantero en las articulaciones del respaldo, verificando además que alguna de las orejas de las articulaciones tenga estampado el N/S.

2°) Si los bulones no son AN4-11, las dimensiones de los caños que concurren a las articulaciones no corresponden a las indicadas en el párrafo ANTECEDENTES 7, y el N/S no está estampado, la AD debe ser considerada como que no está correctamente cumplida.

3°) En tal caso contactarse con este Departamento para definir los pasos a seguir.

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