



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

ADVERTENCIA 198/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 septiembre de 2016.

DIRIGIDO A:

Aeronaves Piper PA-12 modificados mediante la instalación de FLAPS en los semiplanos.

MOTIVO:

Fisuras y mal estado de los clamps de las charnelas de flaps y sus fijaciones; brazos de charnelas colapsados, y falsos largueros fisurados.

ANTECEDENTES:

En agosto de 2016, el DAG recibió un Informe de Dificultad en Servicio (IDS), informando la detección de grietas en los CLAMPS que fijan los brazos de charnelas de Flaps al Falso Larguero de los semiplanos, tal como se puede apreciar en las FOTOGRAFÍAS 1 y 2.



FOTOGRAFIA 1



FOTOGRAFIA 2

En las FOTOGRAFÍAS 3 y 4, además de las grietas en los clamps, se puede apreciar:

- 1- **El estado deficiente de estos clamps, y de su fijación.** En la FOTOGRAFIA 3 se puede apreciar el Clamp reparado por medio de una soldadura y su fijación al falso larguero mediante remaches del tipo POP.
- 2- **El estado deficiente del brazo de la charnela.** En la FOTOGRAFIA 4 se puede apreciar que dicho componente está colapsado.
- 3- **El estado deficiente del Falso Larguero.** En las FOTOGRAFÍAS 1 y 2 se puede apreciar a dichos componentes fisurados y reparados.



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil



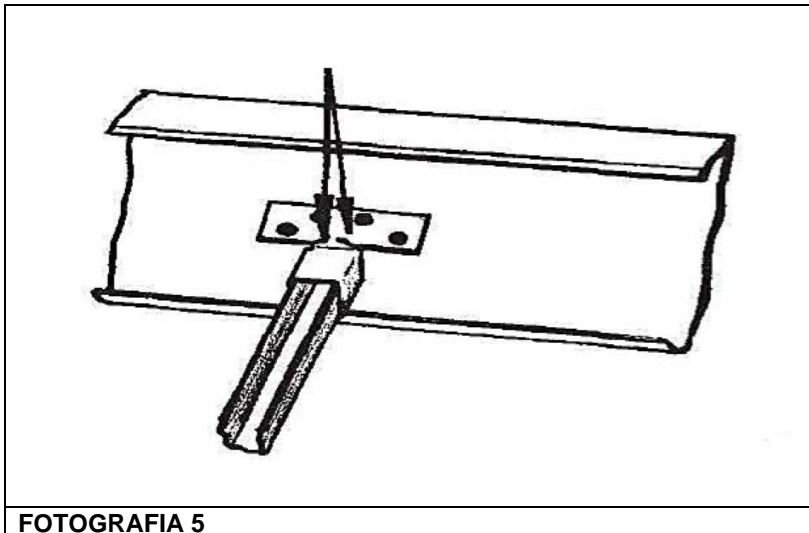
FOTOGRAFIA 3



FOTOGRAFIA 4

Los PIPER PA-12 no fueron certificados con Flaps en los semiplanos, y si bien en el TCDS del PA-12, N° A-780, se indica textualmente: "*Flap installation installed in accordance with Mainair, Inc. (formerly Marden Airways, Inc.), Waterville, Maine, PA-12 Flap Kit No. 1000-M and Installation Instructions dated January 22, 1949*", es sabido que una importante cantidad de ellos fueron alterados en el país con aprobaciones locales, para instalarles dichos componentes.

Analizando las grietas visibles en las fotografías enviadas, tanto el tipo de grietas como la ubicación de las mismas, son coincidentes con aquellas mencionadas en el PIPER SB N° 7. En la FOTOGRAFIA N° 5 se muestra el lugar y el tipo de fisuras frecuentemente detectadas.



FOTOGRAFIA 5

RECOMENDACIONES:

En base a lo precedentemente indicado, se recomienda:

- 1- Que en la próxima inspección anual, se abran 2 tapas de inspección en cada semiplano, sobre las charnelas de los flaps, instalando aros de refuerzo de 114 mm (4.5 pulgadas) de diámetro externo, 89 mm (3.5 pulgadas) de diámetro interior y 1.3 mm (0.05 pulgadas) de espesor de material plástico



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

flexible, en el recubrimiento del extrados. Luego de las inspecciones recomendadas, instalar tapas de inspección de 120 mm (4.75 pulgadas) de diámetro.

- 2- Posteriormente a la apertura de las tapas de inspección, se verifique:
 - a. El estado de los CLAMPS de las charnelas de flaps, en busca de fisuras prestando especial atención a la ubicación indicada en la Fotografía N° 5.
 - b. El estado de los BRAZOS de las charnelas de flaps.
 - c. El estado del FALSOS LARGUEROS.
 - d. El tipo de ferretería utilizada para la fijación de los CLAMPS a los FALSOS LARGUEROS.
- 3- En caso de detectar defectos, reparar o cambiar las partes defectuosas.
- 4- Repetir las verificaciones cada 100 horas de operación.

DOCUMENTACION ASOCIADA:

- 1) PIPER SB N° 7

Ing. Aer. Gustavo SMIRIGLIA
Jefe Departamento Aviación General
Dirección de Aeronavegabilidad