

ANUNCIO DE PROPUESTA DE DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD

APDA N° 2017-05-01 R0

Fecha: 17-05-2017

LA SIGUIENTE DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD DESARROLLADA Y EMITIDA POR EL DEPARTAMENTO DE CERTIFICACIÓN AERONÁUTICA DE LA DIRECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD, DE ACUERDO CON LAS PREVISIONES DE LA LEY N° 17285, CÓDIGO AERONÁUTICO DE LA REPUBLICA ARGENTINA, PUBLICADA EN EL BOLETÍN OFICIAL EL 23 DE MAYO DE 1957, CON LAS REFORMAS POSTERIORMENTE AGREGADAS Y EL REGLAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD DNAR PARTE 39, ES APLICABLE A TODAS LAS AERONAVES DE IGUAL MARCA Y MODELO, MATRICULADAS EN EL REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES. NINGUNA PERSONA PUEDE OPERAR UNA AERONAVE A LA CUAL LE ES APLICABLE UNA DA EXCEPTO DE ACUERDO CON LOS REQUERIMIENTOS DE ESA DA.

Fabricante PIPER AIRCRAFT

Designación Tipo – Modelo

J-3,PA-11 ,PA-12, PA-14, PA-16, PA-18, PA-20, PA-22.

Revisión

Original

Asunto

Fisuras en estructura de Tren de Aterrizaje

ATA:

Capítulo 32

Descripción

ANAC ha recibido Informes de Dificultades en Servicio detallando que se han detectado fisuras y roturas en diferentes partes de los trenes de aterrizaje de este tipo instalado en estas aeronaves

El Departamento de Aviación General emitió la Advertencia 121/DAG, 122/DAG, 157/DAG y 158/DAG. Por otro lado, la Junta de Investigación de Accidentes JIAAC, ha emitido recomendaciones luego de la investigación de varios accidentes donde actualmente se han registrado 10 casos.

Luego del análisis de los conjuntos examinados, se han detectado;

- Fisuras y Roturas detectadas en:
- Cuerpo del Trapecio de tren de aterrizaje (fractura por corrosión)
- Fractura del montante auxiliar del tren de aterrizaje principal.
- Fractura de los lóbulos internos del herraje del herraje de fijación superior del tren de aterrizaje principal, (Fatiga de material).
- Colapso del extremo de la barra del amortiguador tipo sandows (falla en la toma de fijación del montante .

A los efectos de evitar el colapso del tren de aterrizaje principal durante la operación de despegue y aterrizaje, que conduciría a su rotura y posterior pérdida de estabilidad direccional, pudiendo ocasionar daño material y a sus ocupantes, es que se propone el siguiente APDA.

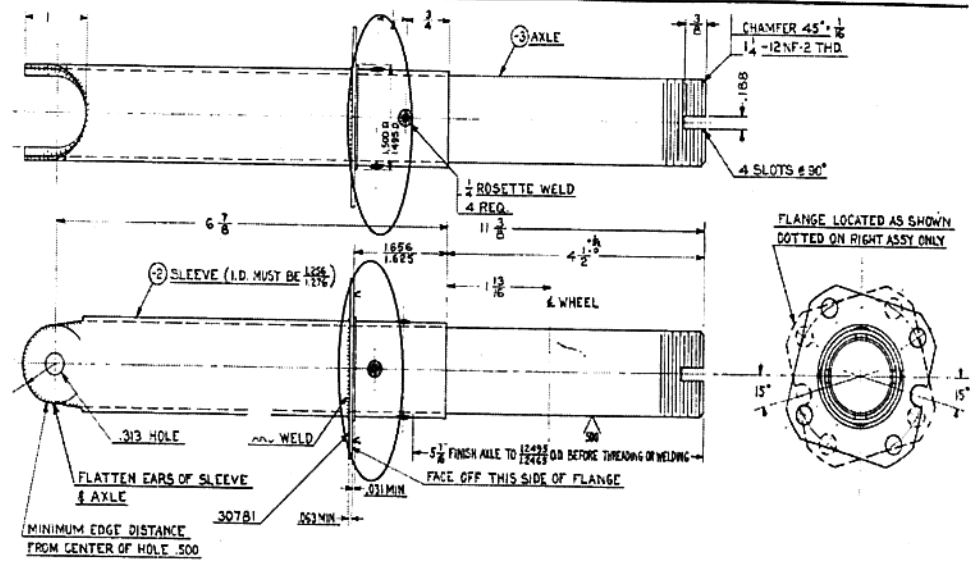
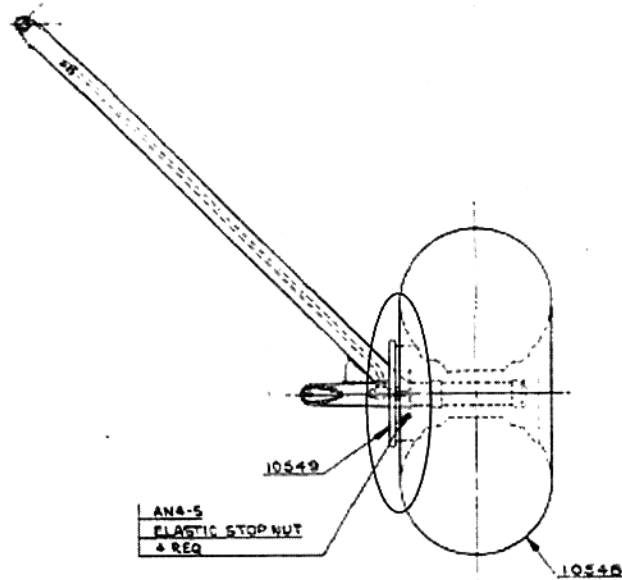
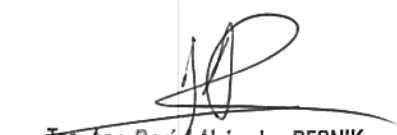
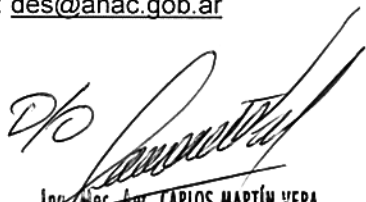


Gráfico a Modo Ejemplo:



1b) Efectuar END por Ultrasonido para medir el espesor del tubo de las patas. Tomar medición de los espesores comenzando a 5mm por encima del cordón que une el tubo con el eje de la rueda, a partir de allí medir el espesor en al menos 5 puntos más hacia arriba con una separación mínima de 10 mm. En caso que la disminución del espesor sea superior al 10%, cambiar la pata por una parte original nueva o usada con trazabilidad en servicio.

	<p>1c) De ser satisfactoria la inspección de END asentar el cumplimiento de la presente DA en los historiales de la aeronave. De no cumplir satisfactoriamente el END, la parte debe considerarse "Fuera de Servicio", ser desechada y ser reemplazada por una parte original PIPER según se indica en el catálogo de partes. ó parte aprobada (PMA-AFP ó equivalente).</p> <p>2. Efectuar las acciones indicadas en los puntos 1a) y 1b) cada 1000 hs o 5 años lo que suceda primero.</p> <p>3. Se solicita a los usuarios que remitan al contacto indicado los resultados obtenidos de la inspección Inicial y registrarlos en el historial de Aeronave.</p>
Fecha de Efectividad	1 de Julio de 2017
Impacto Económico	Se estima una mano de obra de 4HH para realizar la tareas de Inspección visual remoción carenados , instalacion y un costo NDT de \$ 3800 Pesos Arg (Aprox. u\$s 240,00.-) de acuerdo a fuentes de provisión consultadas. Dicho Valor solo es utilizado como referencia a los efectos de determinar el impacto económico en la emisión del presente documento. Los presentes valores teóricos,son a modo de referencia para el análisis del impacto, sin considerar otras variantes como ajustes de mercado o condiciones particulares de contratación.
Publicaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Advertencia 121/DAG, 122/DAG ,157/DAG y 158/DAG. • Manuales de Mantenimiento/Servicio de la aeronave, última revisión, de los modelos afectados pudiéndose obtener del sitio web del fabricante • Advisory Circular (AC) 43-13-1B: Acceptable Methods Techniques and Practices Aircraft Inspection and Repair.
<p>OBSERVACIONES</p> <p>El presente Anuncio de Propuesta de Aeronavegabilidad será publicado por un período de 30 días a los efectos de conocimiento a los usuarios. Una vez transcurrido este plazo, no se considerarán los comentarios ni las propuestas recibidos.</p> <p>Preguntas respecto a este APDA deben ser dirigidas al Área Dificultades en Servicio, Departamento de Certificación Aeronáutica al siguiente email: des@anac.gob.ar</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>Tec. Aer. Daniel Alejandro RESNIK Área Dificultades en Servicio - DCA DA - DNSO - ANAC</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Ing. Mec. Aer. CARLOS MARTÍN VERA División Producción ANAC-DA/DCA Argentina</p> </div> </div> <p style="text-align: center;"> Departamento de Certificación Aeronáutica (DCA), Área Dificultades en Servicio Avda. Fuerza Aérea Km. 5 1/2 CP X5010JMN – Córdoba - República Argentina Tel.:0351-4333955, Fax: 0351-4333945 Correo electrónico: des@anac.gob.ar </p>	