

ADVERTENCIA 213/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, 20 de abril de 2017.

DIRIGIDO A:

Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves marca CESSNA modelo 150, A150, 152 y A152; todos los N/S.

MOTIVO:

Corrosión en las estructuras de soporte de los flaps.

ANTECEDENTES:

1- En septiembre del 2016, se recibió en el DAG un Informe de Dificultades en Servicio (IDS), informando la detección de corrosión en los brazos de flaps (según designación del IPC: RIB ASSY-FLAP SUPPORT ARM, P/N 0523901-8/9 en los 150 y P/N 0523901-13/14 en los 152) y en las costillas de fijación a los flaps de los brazos de flaps (según designación del IPC: RIB-FLAP SUPPORT ARM, P/N 0523914)

2- Dicho IDS estaba acompañado por las siguientes fotografías que muestran el estado y la ubicación precisa de lo observado.



- 3- El relator indica en la documentación enviada:
- que esta novedad la detectó en 2 aeronaves,
 - que esta novedad la detectó tanto en los soportes externos (outboard) como en los internos (inboard) de las aeronaves afectadas,
 - que la corrosión llegó a niveles tales que eliminó varios de los remaches que fijaban los

- brazos de flaps a las costillas de fijación de los brazos de flaps,
- d. que redujo el espesor de los brazos de flaps en más del 30% de su espesor nominal, y
 - e. que llegó a desintegrar alguna de las costillas de fijación de los brazos de flaps.
- 4- Cessna emitió el Boletín de Servicio SEB95-3, que requiere se inspeccionen los siguientes componentes:
- a. Cada Flap Support Arm (RIB ASSY-FLAP SUPPORT ARM) en los alojamientos de los rodillos delantero y trasero, por presencia de fisuras y muescas. De hallarse fisuras o muescas con profundidad superior a 0.5mm (0.020") en un Flap Support Arm, reemplazarlo de acuerdo a lo indicado en el SK180-44.
 - b. Cada Flap Trach Rib Assy (P/N 0523231 ó 1221010 ó 2425001) y sus Attaching Wing Structure, por fisuras, distorsión, falta de remaches, corrosión y otros daños.
- 5- Además, Cessna desarrolló para estos modelos de aeronave un SID dentro de las Instrucciones de Aeronavegabilidad Continuada, que contienen un Programa de Inspecciones Especiales. Este Programa incluye entre otras, la Inspección Suplementaria Numero 57-53-01 denominada Flap Track Corrosion Inspection. Dicha inspección requiere, entre otras tareas, el verificar que el Boletín de Servicio SEB95-3 esté incorporado, y en caso de no estarlo, cumplirlo.

RECOMENDACIONES:

En base a lo arriba indicado, se recomienda para aquellas aeronaves a las que aplica esta Advertencia, independientemente del tipo de operación a la que estén afectadas, en la próxima Inspección Anual, dar cumplimiento a la SUPPLEMENTAL INSPECTION NUMBER 57-53-01, inspeccionando además los Flap Support Arm, en la zona de fijación a las costillas del flap, y dichas costillas, por corrosión y remaches faltantes.

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