

ADVERTENCIA 214/DAG r1

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, 05 de mayo de 2017.

DIRIGIDO A:

Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves marca CESSNA modelos 150, A150 y 180 series, todos los N/S.

MOTIVO:

Corrosión y fisuras en los herrajes de los semiplanos para su montaje en el fuselaje.

ANTECEDENTES:

- 1- En septiembre del 2016, se recibieron en el DAG dos Informes de Dificultades en Servicio (IDS), informando la detección de corrosión y fisuras en los herrajes de los largueros del ala en aeronaves Cessna 150, A150 y 180.
- 2- Según designación del IPC las partes involucradas son denominadas: en el larguero delantero, ANGLE (P/N 0523309/-1), y en el larguero trasero, FITTING-WING SPAR REINFORCEMENT (P/N 0422229-11 en los 150/A150 series y P/N 0422229-3 en los 180 series).
- 3- Dichos IDS's estaban acompañados por las siguientes fotografías que muestran el estado y la ubicación precisa de lo observado.





150 Series



180 Series

- 4- El relator indica en la documentación enviada:
 - a. Que esta novedad la detectó en 3 aeronaves,
 - b. Que las aeronaves con novedades tenían aproximadamente 4000 hs de vuelo, y
 - c. Que la fisura detectada en el larguero trasero de la serie 150, fue mediante un END por la técnica de Corrientes Parásitas.

5- 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 57-11-01 denominada Wing Structure Inspection. Dicha inspección requiere, entre otras tareas, realizar una Inspección Visual a la estructura de los semiplanos, por presencia de partes dañadas, corroídas y/o fisuradas. Indica además, prestar especial atención a las áreas de fijación de los semiplanos al fuselaje, inspeccionando visualmente los herrajes de fijación (tanto los herrajes ubicados en los semiplanos como los del fuselaje) del ala-fuselaje. En el caso que la aeronave acumule 12.000 hs de vuelo o más, requiere realizar una Inspección Detallada, mediante un END por la técnica de Corrientes Parásitas, de los herrajes de fijación en los orificios de los bulones.

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 57-11-01.

Para las aeronaves modelo 150 y A150: Teniendo en cuenta que la 212/DAG recomienda inspeccionar los SPAR BLOCKS (herrajes del fuselaje de fijación de los semiplanos) mediante un END por Corrientes Parásitas, es conveniente dar cumplimiento a ambas ADVERTENCIAS simultáneamente, aprovechando que la mencionada recomienda desmontar los semiplanos. De esta forma, se tendrá un mejor acceso a los herrajes de los semiplanos de fijación al fuselaje. Además, si la aeronave tiene 4000 horas de operación o más, también recomendamos dar cumplimiento a la Inspección Detallada en busca de fisuras.

Para las aeronaves modelo 180: Si bien la ADV 212 aplica solo a las aeronaves modelo 150 y A150 series, los bloques de toma de ala P/N 0411129 y 0512122 (partes que dieron origen a la emisión de esta Advertencia) están también instalados en los modelos 180 series, por lo que se recomienda cumplir la ADV 212.

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