



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

ADVERTENCIA 179/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 octubre de 2015.

DIRIGIDO A:

Propietarios y operadores de aeronaves Piper J3, J4, PA-11; PA-12; PA-18; PA-20, PA-22 y PA-25.

MOTIVO:

Corrosión en larguero de alerón y flaps, debajo de las bisagras.

ANTECEDENTES:

El 22 de septiembre de 2015 se recibió un Informe de Dificultad en Servicio (IDS) enviado por un TAR, informando que durante los trabajos previos al entelado de los alerones de un PIPER PA-18, se encontró corrosión severa en la zona de contacto de las bisagras con el larguero, como se observa en la siguiente imagen:



Según informa el relator, esta corrosión ha sido observada con anterioridad en trabajos de “recorrida general” en otras aeronaves Piper, modelos J3, PA-11;PA-12; PA-20, PA-22 y PA-25 también.

Todos estos modelos de aeronave, con superficies enteladas, son susceptibles a la corrosión debido a varios factores, entre los que se pondrían enumerar:

- 1- Una protección deficiente o inexistente de los componentes estructurales de las superficies.

- 2- Que el larguero es de aluminio y la bisagra de acero, siendo unidos con remaches de aluminio, produciendo un efecto de celda galvánica.
- 3- Que los orificios de drenaje de las superficies enteladas de este tipo de aeronaves no están abiertos.
- 4- Que es una zona de difícil acceso visual, lo que imposibilita una inspección efectiva.

RECOMENDACIONES:

Se recomienda a los Talleres Aeronáuticos de Reparación, que al ingreso de las aeronaves Piper afectadas por esta Advertencia:

- 1) Por inspección anual o inspecciones intermedias:
 - a) Se inspeccionen visualmente las bisagras de alerones y flaps, prestando particular atención a cualquier señal de corrosión en la misma.
 - b) Se verifique la ausencia de movimiento relativo entre la bisagra y el larguero.
 - c) Se verifiquen que los orificios de drenaje del entelado estén abiertos.
- 2) Por tareas que requieran el reentelado de estas superficies:
 - a) Se remuevan las bisagras de los largueros.
 - b) Se remueva todo indicio de corrosión.
 - c) Se proteja ambas superficies contra la corrosión previo a reinstalar las bisagras.
 - d) Al reentelar la superficie, se abran los orificios de drenaje

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