

ADVERTENCIA 301/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, 10 de septiembre de 2024.

DIRIGIDO A:

Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves marca TECNAM, modelos certificados en las categorías ADL y VLA.

MOTIVO:

Rotura del Soporte del Actuador del Trim de los Elevadores (SATE).

ANTECEDENTES:

La ANAC recibió información de la rotura del SATE, P/N 92-9-310-000, en una aeronave TECNAM P92 Echo Classic. Esta rotura se produjo durante un vuelo, volviendo la aeronave inestable. Posteriormente al evento, personal de la ANAC se contactó con el operador de la aeronave, quién confirmó lo sucedido, suministrando, además, las siguientes fotografías que muestran la pieza con la rotura expuesta.



Se ha realizado, además, un relevamiento de los distintos P/N de los SATE instalados en los diferentes modelos de las aeronaves TECNAM VLA y ADL, verificándose que hay varios modelos que difieren en algunos detalles constructivos, pero todos poseen el mismo diseño de la parte que lo sujeta al

fuselaje. Un tubo con una base redonda soldada en uno de sus extremos, y otra base redonda con un bulón para su fijación en el otro extremo.

RECOMENDACIONES:

En base a lo arriba indicado se recomienda para las aeronaves de la marca TECNAM certificadas en las categorías ADL y VLA se tengan en cuenta las siguientes consideraciones:

- 1- A los propietarios u operadores, que durante la Inspección Pre-Vuelo, pongan especial atención al estado del SATE, determinando la ausencia, a simple vista, de fisuras en el SATE, tal como la que se aprecia en las imágenes. Ver lo indicado en RECOMENDACIÓN 3.
- 2- A los TAR, que en el ingreso de una de estas aeronaves, verifiquen el estado del SATE en busca de fisuras en la zona indicada en las imágenes. Se aconseja, que al acumular 1000 hs de operación, realizar un END por la técnica de Partículas Magnetizables para detectar fisuras, y repetirlo cada 500 hs de operación. En caso de detectarse fisuras, se recomienda el reemplazo del componente y no su reparación.
- 3- A los RT de los TAR, que para que los propietarios u operadores puedan cumplir con la RECOMENDACIÓN 1-, se les solicita que en cada ocasión en la cual un propietario u operador concurra al taller con una aeronave de los modelos mencionados anteriormente, se le brinde una breve explicación de cómo verificar visualmente el SATE a fin de poder detectar daños en el mismo durante la inspección Pre-Vuelo. El área del SATE que presenta la fisura se puede verificar a través de las luces que quedan entre el carenado que cubre el SATE y las superficies de control.

ISA Ing. Aer. Francisco OSCIAK
Encargado del Área Ingeniería del DAG
Departamento de Aviación General