	<b>DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD</b>	
	<b>DA RA N° 2024- 05-01 R1</b>	
Fecha: 18-12-2024	RAAC 39, ENMIENDA Resolución ANAC N° 602/2014	
<p>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° 17.285, 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 RAAC 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.</p>		
<b>APLICABILIDAD</b>		
<b>Fabricante</b>	LAVIA SA	<b>Designación Tipo – Modelo</b> PA25 / PA25-235 / PA25-260, INCLUYENDO LAS AERONAVES FABRICADAS POR PIPER, CHINCUL LAVIASA y FAdE SA
<b>Revisión</b>	Revisión 1	
<b>Documento Supercedido</b>	La presente Directiva de Aeronavegabilidad reemplaza y cancela a la DA RA N° 2024-05-01 Revisión Original	
<b>Motivo de la Revisión</b>	El motivo de la presente revisión general es incorporar las instrucciones del ANEXO 1, para realizar una inspección mediante ensayo no destructivo por el método de Corrientes Inducidas en áreas específicas del Larguero Delantero de Ala PA-25, necesarias para el cumplimiento del punto 2b) de la presente Directiva de Aeronavegabilidad.	
<b>Asunto</b>	Presencia de corrosión en larguero anterior y posterior de los semiplanos y detección de fisuras en larguero anterior	
<b>Descripción</b>	<p>Mediante el Sistema de Dificultades en Servicio (SDS), se han recibido informes por presencia de corrosión en los largueros anterior y posterior y por presencia de fisuras en zona Toma del Fitting – Drag wire pull (P/N 61212-00, ítem 32 Figura 5 del IPC) del larguero anterior.</p> <p>Dado que las presentes novedades no están contempladas en ninguna instrucción de Aeronavegabilidad continuada, se emite la presente de Directiva de Aeronavegabilidad.</p> <p>Partes Afectadas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Section wingwalk J 61228-00</li> <li>2. Section wingwalk J 61229-00</li> <li>3. Front Spar 96006-0 / -1/ 64055-06 / -07 / 61156-02 /-03</li> <li>4. Rear Spar 96006-0 / -1/ 64056-02 / -03 /61157-02 /-03</li> </ol> <p>Posteriormente a la emisión de la DAE 2023-12-01 se detectó la presencia de fisuras en orificios practicados para la fijación de bordes de ataque, las cuales podrían propagarse hacia el alma del larguero.</p> <p>Considerando la <b><u>CRITICIDAD</u></b> del caso, se proveen instrucciones a los efectos prevenir una falla catastrófica de la aeronave.</p>	

**Acción Correctiva**

**1. PARTE I - INSPECCION POR CORROSION EN LARGUEROS DELANTEROS Y TRASEROS, Y ALTERACIONES DEL LARGUERO DELANTERO.**

**De haberse cumplido con la DAE 2023-12-01 con anterioridad sin novedades, proseguir con las Inspecciones Repetitivas según punto Iii.**

- i. **INSPECCION INICIAL:** Para las aeronaves que hayan sufrido algún tipo de alteración de los largueros (Ej, cambio de borde de ataque, reparación, perforaciones no aprobadas) o que hayan acumulado un número igual o mayor a 500 Hs de vuelo o más de 5 años de antigüedad, lo que ocurra primero, antes de la próximas 10 hs de vuelo, inspección anual o inspección de 100 hs a partir de la Fecha de Efectividad, lo que ocurra primero, se deberá:

**Cumplir con el Boletín de Servicio LAVIASA 25-57-09.**

De encontrarse evidencia de corrosión, grietas o desviaciones como lo establecido en el BS 25-57-11, **la aeronave debe considerarse “Fuera de Servicio”**, y deberá comunicarse con LAVIASA a los fines de obtener instrucciones específicas para retornar la aeronave a la condición de Aeronavegabilidad.

**Si el larguero fue reemplazado con anterioridad a la fecha de efectividad de esta Directiva de Aeronavegabilidad y este no haya sido alterado, el cumplimiento del Boletín de Servicio LAVIASA 25-27-09 deberá realizarse una vez que se alcance el umbral igual o mayor a 500 hs de vuelo o 5 años de antigüedad lo que ocurra primero, a partir de la fecha del cambio del larguero.**

De no encontrarse novedades, continuar con las inspecciones repetitivas según punto Iii).

- ii. **INSPECCIONES REPETITIVAS:** Repetir las inspecciones requeridas por el Boletín de Servicio LAVIASA 25-57-09 última revisión cada inspección anual o inspección de 100 horas, lo que ocurra primero.

Armonizar las inspecciones con la PARTE II de la presente DA.

**2. PARTE II–DETECCION DE FISURAS EN LARGUERO DELANTERO**

**a) Largueros instalados con una antigüedad mayor a 5 años y menor o igual a 40 años**

- i. **INSPECCION INICIAL** Si luego de la aplicación de la PARTE I de la presente Directiva de Aeronavegabilidad, no se detectaron novedades y la aeronave posee una antigüedad mayor o igual a 5 años y menor o igual a 40 años, en la próxima inspección anual o inspección de 100 horas, lo que ocurra primero a partir de la fecha de efectividad se deberá:

- a. Cumplir con el Boletín de Servicio LAVIASA 25-57-11 en busca de fisuras en el área de la solapa superior / inferior del larguero delantero, específicamente en la zona de fijación del borde de ataque.

- b. De no encontrarse novedades siguiendo los lineamientos del BS 25-57-11, **realizar un ensayo no destructivo por Corrientes Parásitas e identificar el o los sectores afectados.**

**Acción Correctiva**

De no encontrarse Novedades como las indicadas en 2.a. (iii), continuar con las inspecciones repetitivas según punto 2a (ii)

**En caso de detectarse fisuras, la aeronave quedará fuera de servicio.**

**EL RESULTADO DE LA INSPECCION DEBE SER COMUNICADO A LA AUTORIDAD AERONAUTICA AL E-MAIL CITADO EN EL PIE DE PÁGINA.**

- ii. **INSPECCIONES REPETITIVAS.** Si la aeronave posee una antigüedad mayor o igual a 5 años y menor o igual a 40 años, y no se han registrado novedades en el punto 2a (i), repetir las inspecciones requeridas por el Boletín de Servicio LAVIASA 25-57-11 última revisión en cada inspección anual o inspección de 100 horas, lo que ocurra primero.
- iii. **AERONAVES CON LARGUEROS ALTERADOS.** Para aeronaves donde se hayan detectado alteraciones de los largueros que impliquen desviaciones como lo establecido en el BS 25-57-11, **la aeronave debe considerarse Fuera de Servicio**
- iv. Si las alteraciones detectadas en sus largueros no se corresponden con las enunciadas en PARTE 2 (a) iii, se deberá realizar una inspección mediante ensayo no destructivo (END) por el método de Corrientes Inducidas, en la zona de los orificios del ala de la platabanda de cada larguero alterado. En caso que no se registren fisuras repetir el END por Corrientes Inducidas cada 50 hs de tiempo en servicio.

**En caso de detectarse fisuras, la aeronave quedará fuera de servicio.**

**De mantener las inspecciones repetitivas de END por Corrientes Inducidas cada 50 horas, el larguero deberá reemplazarse antes del 31 de diciembre del 2026.**


**b) Largueros instalados con una antigüedad mayor a 40 AÑOS**

- i. **INSPECCION INICIAL** Si luego de la aplicación de la PARTE I de la presente Directiva de Aeronavegabilidad, no se detectaron novedades y el larguero instalado posee una antigüedad de más de 40 años, a partir de la fecha de efectividad de la presente Directiva de Aeronavegabilidad y antes de la acumulación de 50 horas en servicio, se deberá:

Cumplir con el Boletín de Servicio LAVIASA 25-57-11 en busca de fisuras en el área de la solapa superior e inferior del larguero delantero, específicamente en la zona de fijación del borde de ataque y complementar con un método de Inspección por END por Corrientes Inducidas identificando el o los sectores afectados.

**En caso de detectarse fisuras, la aeronave quedará fuera de servicio**

**EL RESULTADO DE LA INSPECCION DEBE SER COMUNICADO A LA AUTORIDAD AERONAUTICA AL E-MAIL CITADO EN EL PIE DE PÁGINA.**

	<b>DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD</b>
<b>DA RA N° 2024- 05-01 R1</b>	
Fecha: 18-12-2024	RAAC 39, ENMIENDA Resolución ANAC N° 602/2014
<b>Acción Correctiva</b>	<p><b>ii. INSPECCIONES REPETITIVAS:</b> Aeronaves que no hayan registrado novedades del punto 2b(i), repetir y mantener las inspecciones mediante END por Corrientes Inducidas cada inspección anual o inspección de 100 horas, lo que ocurra primero.</p> <p><b>En caso de detectarse fisuras, la aeronave quedará fuera de servicio.</b></p> <p><b>NOTA 1:</b> Si el larguero fue reemplazado con anterioridad a la fecha de efectividad de esta Directiva de Aeronavegabilidad y este no haya sido alterado, el cumplimiento del Boletín de Servicio LAVIASA 25-57-09 deberá realizarse una vez que se alcance el umbral igual o mayor a 5 años de antigüedad a partir de la fecha del cambio del larguero, y hasta los 40 años, a partir de esa antigüedad deberán cumplir con los especificado en Parte 2. b (ii)</p> <p><b>NOTA 2:</b> Complementariamente a la aplicación efectiva de la presente Directiva de Aeronavegabilidad y sus registros, tanto en sus requerimientos iniciales como los repetitivos, a los fines de que esta ANAC la considere cumplida, se requiere que los resultados de cada aplicación sean comunicados al Departamento de Certificación Aeronáutica, mediante el envío de correo electrónico dirigido a la dirección de correo electrónica evidenciada al pie de cada página.</p>
<b>Fecha de Efectividad</b>	18 de diciembre de 2024
<b>Publicaciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manuales de Mantenimiento/Servicio de la aeronave, última revisión, de los modelos afectados pudiéndose obtener del sitio web del fabricante.</li> <li>• Advisory Circular (AC) 43-13-1B: Acceptable Methods Techniques and Practices Aircraft Inspection and Repair.</li> <li>• Boletines de Servicio LAVIA SA BS 25-57-09, y BS 25-57-11</li> </ul>
<p><b>OBSERVACIONES</b></p> <p>1. Cualquier persona física o jurídica tiene derecho a solicitar a la esta Administración Nacional de Aviación Civil la evaluación y eventual aprobación de un Método Alternativo de Cumplimiento (MAC) para esta Directiva de Aeronavegabilidad. Tal solicitud deberá ser realizada evidenciando la condición estructural particular de cada aeronave, y sustanciando debidamente un nivel equivalente de seguridad para cualquier reparación, modificación o alteración.</p> <p>2. El presente documento puede obtenerse en el website: <a href="http://www.anac.gob.ar">www.anac.gob.ar</a>.</p> <p>3. Preguntas respecto a esta DA deben ser dirigidas al Área Dificultades en Servicio, Departamento de Certificación Aeronáutica al siguiente email: <a href="mailto:des@anac.gob.ar">des@anac.gob.ar</a></p>	

## ANEXO 1

### Instructivo de inspección mediante END por el método de Corrientes Inducidas para la verificación de Larguero Delantero de Aeronaves PA-25

#### 1. Propósito

##### A. Objeto

Dar las instrucciones necesarias para realizar un ensayo no destructivo (END), por el método de Corrientes Inducidas (CI) en áreas específicas del Larguero Delantero de Ala de PA-25, con el fin de identificar discontinuidades **NO DETECTADAS VISUALMENTE**.

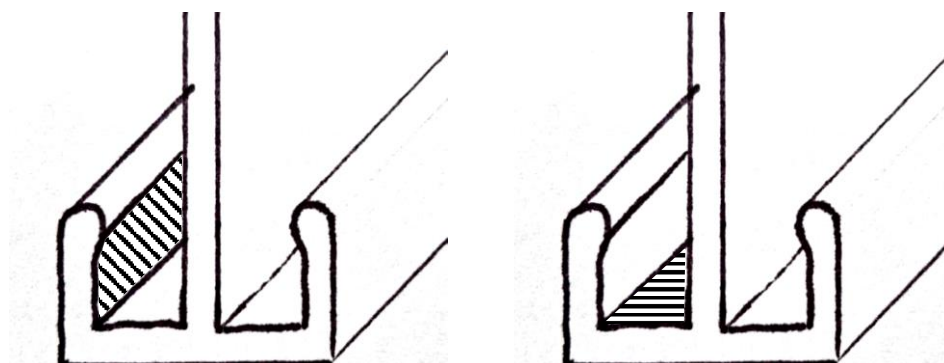
##### B. Alcance

**ESTE END SE DEBE REALIZAR SOLO SI NO SE DETECTARON FALLAS POR EL METODO VISUAL BOROSCOPICO REALIZADO CON ANTICIPACIÓN.**

**SI DETECTÓ FALLAS CON EL MÉTODO VISUAL BOROSCÓPICO NO REALICE ESTE ENSAYO.**

Se inspeccionarán las partes según la **DA RA No 2024-05-01, PARTE II – DETECCION DE FISURAS EN LARGUERO DELANTERO** en las áreas de la platabanda SUPERIOR del larguero, en toda su extensión, entre costillas adyacentes y en ambas semi alas concentrándose en la zona de fijación del borde de ataque (BA), ingresando por las tapas de inspección N°1 y N°2. Y en las áreas de la platabanda INFERIOR del larguero en toda su extensión, entre costillas adyacentes y en ambas semi alas, concentrándose en la zona de fijación del borde de ataque (BA), ingresando por la tapa de inspección N°6 Ref.: **SB25-57-11** de **LAVIA S.A.**

(1) Las áreas específicas de inspección sobre la solapa superior/ inferior del larguero son resaltadas y mostradas abajo en la **Figura 1**.



**Zona 1:** Frente de Pestaña Platabanda, Fijación BA

**Zona 2:** Parte Interna de Platabanda

**Figura 1** – Áreas de Inspección de Larguero Delantero PA-25

**2. Referencias**

Los siguientes documentos son usados como referencia para preparar estas instrucciones:

**DA RA No 2024- 05-01** – DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD, 17 de julio 2024

**SB No 25-57-11** – BOLETIN DE SERVICIO LAVIA SA, 31 de mayo 2024

**MIL-HDBK-728/2** – MILITARY HANDBOOK EDDY CURENT TESTING, Julio 1992

**3. Calificaciones del Personal**

El personal que realice inspecciones por el método de Corrientes Inducidas deberá estar calificado de acuerdo con NAS 410 (o estándares equivalentes que figuran en la Circular de Asesoramiento (AC) 65-31B de la FAA) como personal de inspección no destructiva calificado de Nivel II o Nivel III.

Las inspecciones en áreas específicas del Larguero Delantero de Ala PA-25 por corrientes inducidas, se realizarán de acuerdo con la MIL-HDBK-728/2 y bajo los lineamientos de estas instrucciones.

**4. Equipamiento**

**A. General**

Utilice equipos de inspección que puedan calibrarse con los patrones de referencia especificados en el Punto D.

**B. Instrumento**

(1) Utilice un instrumento de corrientes inducidas que:

(a) Tenga una pantalla de visualización de planos de impedancias.

(b) Funcione en un rango de frecuencia de 300 Hz a 9 kHz.

(2) Se presentan a continuación algunos equipos comerciales a modo de referencia:

(a) Equipo Olympus NORTEC 600

(b) Equipo Olympus NORTEC 600D

**C. Sondas**

(1) Las sondas de la **Tabla 1** se utilizaron para ayudar a preparar este procedimiento, y se presentan solo a modo de referencia pudiéndose utilizar equipamiento equivalente.

NUMERO DE SONDA	DIMENSIONES	TIPO DE SONDA	RANGO DE FRECUENCIA	MARCA
TPEN9100-6	1.0" Drop - .125" Tip	Microdot	50-500KHz	Techna NDT
TPENFLX-6	6.0" Largo - .125" Tip	Flexible	50-500KHz	Techna NDT
SPO-3611	.045" - .060" Thickness	Straight	50-500KHz	Nortec

**Tabla 1** – Datos de Sondas

**D. Patrón de Referencia**

(1) El patrón de referencia standard de la **Tabla 2** fue utilizado para ayudar a preparar este procedimiento.

NUMERO DE PATRON	DIMENSIONES	TIPO DE MATERIA L	ALEACIÓN	MARCA
RS0824-2024T3	.008” - .020” - .040”	Aluminum	2024-T3	Techna NDT

**Tabla 2 – Patrón de Referencia Standard**

**NOTA:** El estándar anterior se puede obtener comercialmente. Se aceptan estándares equivalentes.

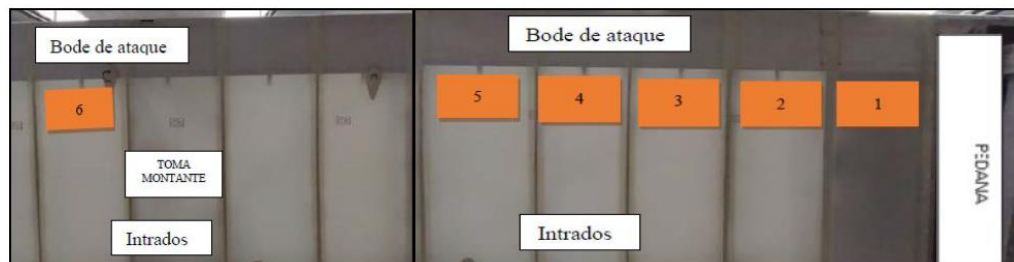
Cualquier patrón de referencia utilizado deberá tener la misma conductividad 2024-T3 dentro de un margen de error de  $\pm 15\%$  IACs.

Deberá tener entallas de mecanizado por descarga eléctrica (EDM) para simular defectos como referencias de calibración.

**5. Preparación**

A. Obtenga acceso a las áreas de inspección, ver **Figura 4A**.

Ingrese a las zonas de platabanda SUPERIOR por los accesos de las tapas de inspección N° 1, y N° 2, e ingrese a las zonas de la platabanda INFERIOR por el acceso de la tapa de Inspección N° 6 en el intradós del ala, según SB25-57-11.



**Figura 4A – Zona de Acceso por Tapas de Inspección según SB25-57-11**

B. MANTENGA DESMONTADOS los tornillos #4-24 x 1/4, Round Head Self Tapping Screw Steel Cad Plated, de fijación de los bordes de ataque a las platabandas. Los agujeros de instalación deben mantenerse libres para la inspección.

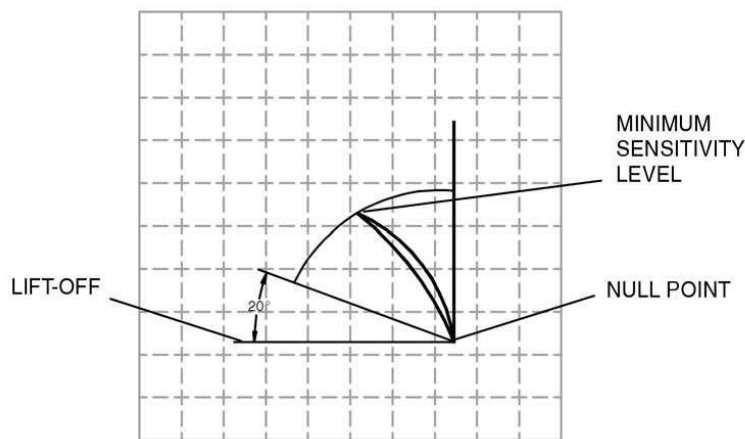
C. Retire la pintura suelta, la suciedad y el sellador de la superficie del área de inspección. El área a inspeccionar debe estar libre de suciedad, grasa, aceite u otra contaminación.

D. Posteriormente si la inspección no detectó novedades atornille las pestañas del BA con tornillos nuevos.

**6. Calibración del Instrumento**

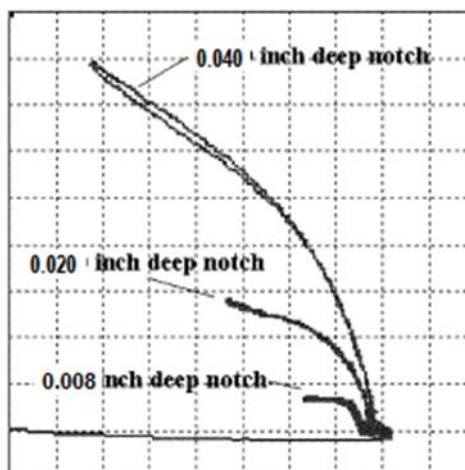
**NOTA:** El equipamiento debe configurarse y operarse de acuerdo con esta instrucción e indicaciones propias del fabricante.

- A. Coloque la sonda de superficie sobre el patrón de referencia en un área alejada de las muescas (grietas simuladas por EDM-Electrical Discharge Machining). Utilizar patrones de referencia standard como el mostrado en **Tabla 2**, párrafo 4.
- B. Establezca el punto nulo (NULL POINT).
- C. Levante la sonda de superficie del patrón de referencia utilizado y controle la pantalla del equipo para ver la respuesta de despegue (LIFT-OFF).
- D. Ajuste el equipo hasta que la respuesta de despegue (LIFT-OFF) se coloque en posición horizontal y a la izquierda del punto nulo (NULL POINT), dando respuestas similares a las mostradas en la **Figura 4D**.



**Figura 4D** – Señal de Respuesta de Despegue (LIFT-OFF) Tipo

- E. Verifique ahora la sensibilidad de su configuración de inspección colocando la sonda sobre el patrón **RS0824-2024T3** con una cinta no conductora en el estándar (si es necesario), escanee las muescas de referencia de **0,008 in**, **0,020 in** y **0,040 in**, pulgadas de profundidad. Las respuestas deben ser similares a las de la **Figura 4E**.



**Figura 4E** – Señal de Verificación de Sensibilidad Tipo (Aluminio)

**NOTA:** La respuesta de una muesca de 0,005 debe producir un mínimo de 5 % de FSH en respuesta vertical (la mitad de una división) y debe ser claramente discernible del ruido de referencia.



- F. Si no se obtienen respuestas, verifique la configuración del instrumento y repita el procedimiento de estandarización.
- G. Si después de la re estandarización, esta sensibilidad aún no se puede lograr, seleccione una sonda diferente y repita la estandarización.

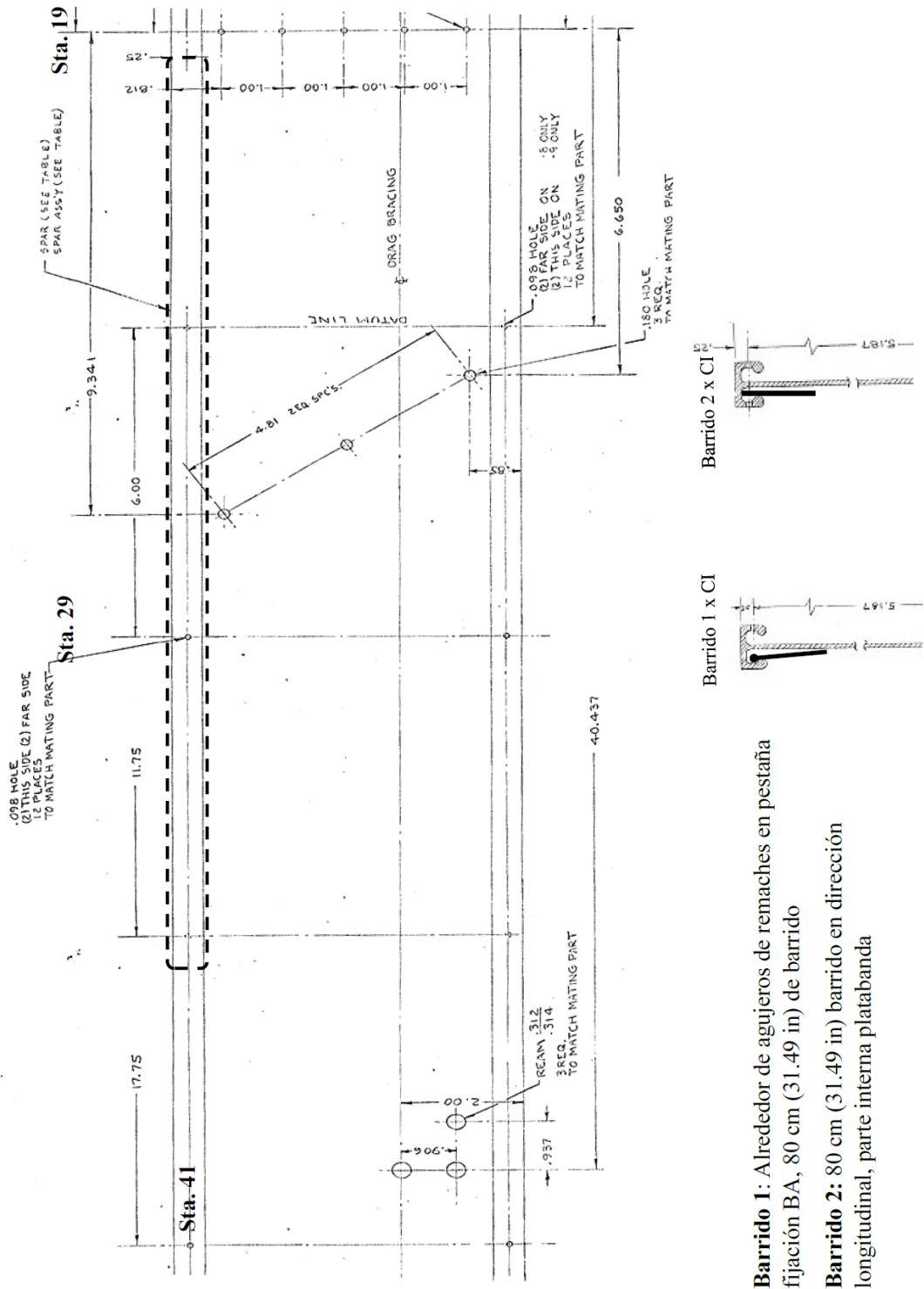
**NOTA:** Este ajuste se utiliza para establecer la sensibilidad de la inspección y NO debe ser considerado como un criterio de aceptación o rechazo.

#### 7. Instrucciones de ensayo

- A. Puede ser necesario volver a establecer el punto nulo (NULL POINT) del instrumento en el área de inspección para ajustar la pantalla en función de las diferencias entre el estándar de referencia y el larguero.
- B. Siempre que sea posible, el área de inspección de la **Zona 1** debe examinarse en dos direcciones diferentes, a 90 grados entre sí.
- C. Examine el área de inspección en pasos de índice que no sean mayores que el ancho de la sonda de CI.
- D. La inspección se debe realizar con dos barridos. Ver localización en **Figura 7D**.

El primer barrido debe hacerse ingresando por las **tapas N° 1 y N° 2**, apoyando la sonda SPO-3611 o equivalente en el lateral interior de la **pestaña platabanda superior**, e ingresando por la **tapa N° 6**, apoyando la sonda SPO-3611 o equivalente en el lateral interior de la **pestaña platabanda inferior**, sobre todo el largo y entre las costillas adyacentes, con especial atención en los límites de los orificios existentes.

El segundo barrido debe hacerse ingresando por las tapas N° 1 y N° 2, sobre todo el largo y entre costillas adyacentes, apoyando la sonda TPEN9100-6 o equivalente en la base interior platabanda superior, e ingresando por la tapa N° 6, sobre todo el largo y entre las costillas adyacentes, apoyando la sonda TPENFLX-6 o equivalente, en la base interior platabanda inferior.

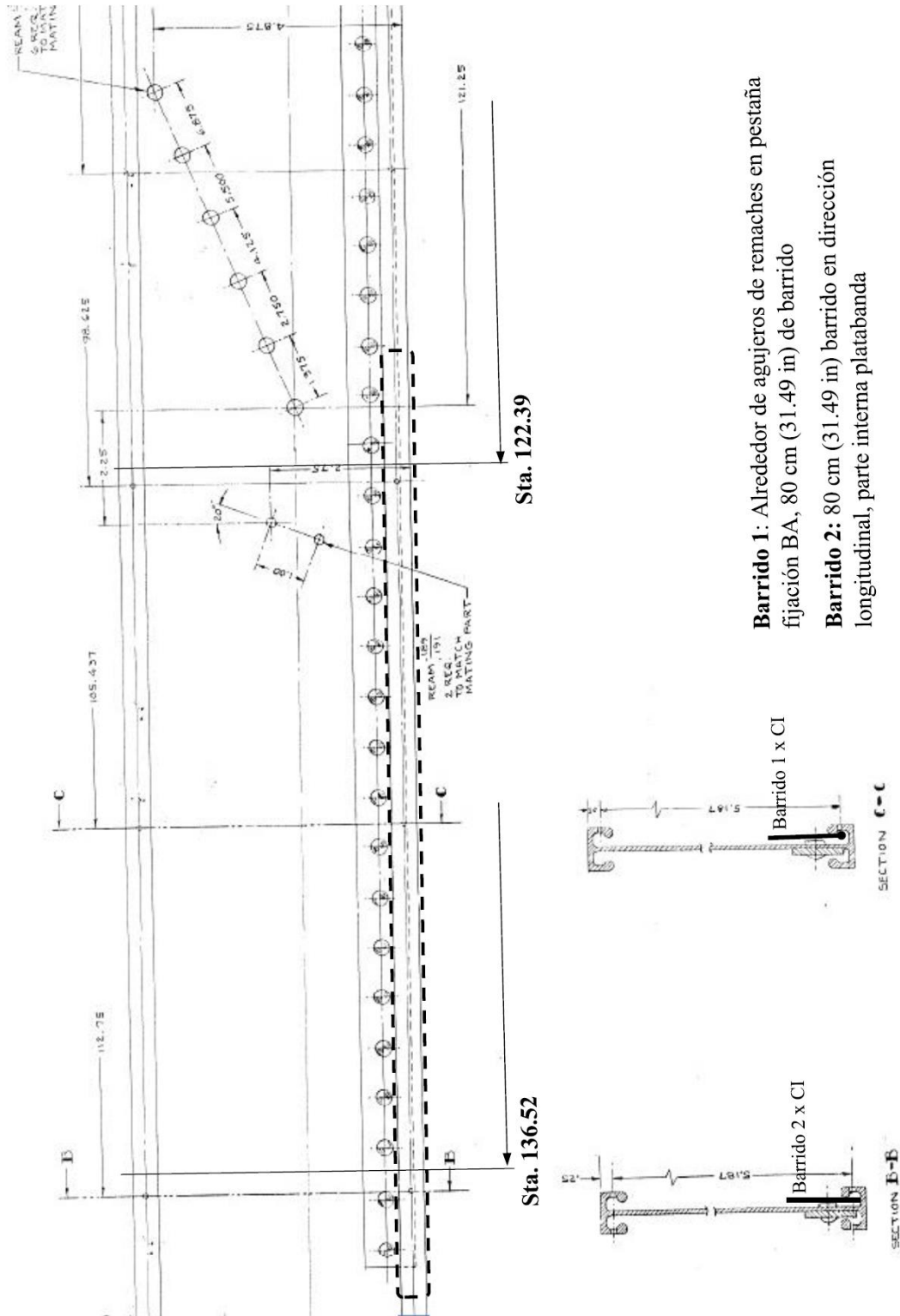


**Barrido 1:** Alrededor de agujeros de remaches en pestaña fijación BA, 80 cm (31.49 in) de barrido longitudinal, parte interna platabanda

**Barrido 2:** 80 cm (31.49 in) barrido en dirección longitudinal, parte interna platabanda

**ACCESO POR TAPAS N° 1 & 2 - PLATABANDA SUPERIOR**

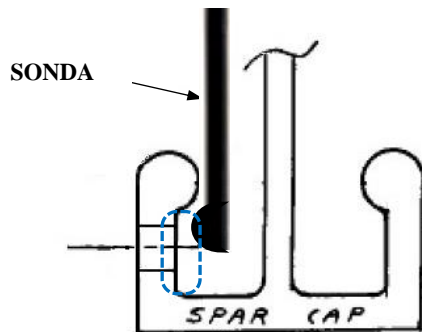
**Figura 7D – Localización Platabandas**



**ACCESO POR TAPA N° 6 - PLATABANDA INFERIOR**

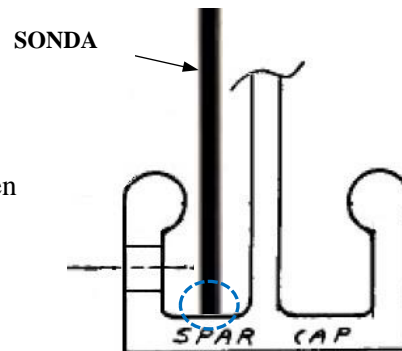
**Figura 7D – Localización Platabandas (Cont.)**

E. El barrido propiamente dicho de las áreas a inspeccionar, mostrado en **Figura 7E**, debe extenderse 80 cm (31.49 in) prestando particular atención a los alrededores de agujeros, marcas o “lastimaduras” de herramientas, golpes, melladuras, y pits de corrosión.



**Barrido 1:** Alrededor de agujeros de remaches en pestaña fijación BA, 80 cm (31.49 in) de barrido

**Barrido 2:** 80 cm (31.49 in) barrido en dirección longitudinal, parte interna platabanda



**Figura 7E** – Áreas de Inspección y Barridos

(1) **BARRIDO 1**

- a) Par el barrido de la Zona 1 - Parte Interna de Platabanda, utilizar
  - Bobina SPO-3611.
  - Adaptador AN16-BR
- b) Encienda el equipo y ajuste:
  - La frecuencia a 120 Khz.
  - El ángulo a 58°
  - La ganancia horizontal a 48.3 dB
  - La ganancia vertical a 59.1 dB
- c) Coloque la sonda sobre el patrón y sobre el equipo
  - Presione botón NULL
  - Presione botón ERASE
  - Coloque la sonda sobre la probeta y deslícela sobre las muescas (grietas simuladas), área de los defectos.
- d) Observe la pantalla del equipo y verifique la sensibilidad utilizando como referencia la Figura 4E – Señal de Verificación de Sensibilidad Tipo (Aluminio)
  - i. Efectué el barrido sobre la Zona 1 (Interior pestaña, entre remaches), 40 (cuarenta) centímetros a ambos lados de la toma del montante, sobre el ala izquierda y derecha.

ii. Si no obtuvo la indicación requerida en sensibilidad, repita el paso c) anterior.

(2) BARRIDO 2

- a) Par el barrido de la Zona 2 - Parte Interna de Platabanda, utilizar  
Bobina TPEN9100-6  
Cable CN16-TF-6
- b) Encienda el equipo y ajuste:  
La frecuencia a 120 Khz.  
El ángulo a 19°  
La ganancia horizontal a 60.3 dB  
La ganancia vertical a 70.2 dB
- c) Coloque la sonda sobre el patrón y sobre el equipo  
Presione botón NULL  
Presione botón ERASE  
Coloque la sonda sobre la probeta y deslícela sobre las muescas (grietas simuladas), área de los defectos.
- d) Observe la pantalla del equipo y verifique la sensibilidad utilizando como referencia la Figura 4E – Señal de Verificación de Sensibilidad Tipo (Aluminio)
  - i. Efectué el segundo barrido sobre la zona especificada en el ítem E del presente instructivo de inspección.
  - ii. Si no obtuvo la indicación requerida en sensibilidad, repita el paso c) anterior.

## 8. Registros de la Inspección

Se deben registrar todas aquellas indicaciones iguales o mayores al 50% de altura de sensibilidad mínima y la ubicación de las mismas, indicando la zona donde se ubica la misma en el larguero. Ver modelo de formulario en **ANEXO A** - Registros de Inspección.

**NOTA:** Si durante la inspección detecta una indicación, repita cuidadosamente la inspección en la dirección opuesta al movimiento de la sonda para asegurarse que la indicación es real.

Si la indicación sigue ahí, controle cuidadosamente la cantidad de movimiento o rotación de la sonda necesaria para hacer que la señal se aleje de la respuesta de indicación máxima.

## 9. Análisis de los Resultados

- A. A menos que se especifique lo contrario, debe rechazar una pieza con una grieta.
- B. El final de una grieta se encuentra con el método del 50 por ciento. Mueva la sonda lentamente a través del final de la grieta hasta que se alcance un punto donde la amplitud de la señal de grieta se haya reducido en un 50 %. El centro de la bobina de la sonda se considera el final de la grieta.
- C. Se debe tener en cuenta que en este tipo de componentes es muy posible detectar pits alineados. Los mismos deben ser considerados como indicaciones lineales y evaluarse como tales (fisuras abiertas a la superficie).

Fecha: 18-12-2024

RAAC 39, ENMIENDA Resolución ANAC N° 602/2014

**ANEXO A - Registros de Inspección**

DATOS DE LA AERONAVE		
AVION MARCA:		MODELO:
CATEGORIA:	SERIE N°:	
EQUIPAMIENTO UTILIZADO		
METODO: CORRIENTES INDUCIDAS		NORMA: MIL-HDK-728/2
MARCA:	MODELO:	S/N:
CERTIFICADO POR:		VENCE:
SONDA:		PROBETA:
LARGUERO PRINCIPAL AERONAVE PA25 - SEMI ALA IZQUIERDA / DERECHA		
BAHIAS ENTRE COSTILLAS	RESULTADOS DE LA INSPECCION POR CORRIENTES INDUCIDAS	
	ZONA 1	ZONA 2
TAPA N° 1 (IZQ.)		
TAPA N° 2 (IZQ.)		
TAPA N° 1 (DER.)		
TAPA N° 2 (DER.)		
TAPA N° 6 (IZQ.)		
TAPA N° 6 (DER.)		
OBSERVACIONES:		

Form ANEXO A - Registros de Inspección



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** PROCIDIMIENTO RA 2024-05-01 R1 ESPAÑOL

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 14 pagina/s.