



DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD

La siguiente Directiva de Aeronavegabilidad está dada por la Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad en acuerdo con lo previsto en las Regulaciones Aeronáuticas Cubanas, RAC – 23.39, aplicables a un modelo de aeronave de la cual nuestros récords indican que está registrada. Las Directivas de Aeronavegabilidad no afectan la seguridad de la aviación y son regulaciones las cuales requieren inmediata atención. Usted está advertido que ninguna persona puede operar una aeronave a la cual sea aplicable una Directiva de Aeronavegabilidad, excepto en lo acordado con los requerimientos de esa Directiva de Aeronavegabilidad.

DA. 24.05.01 ATR

Fecha: 09.05.2024

Aplicabilidad: Todos los números de serie de las aeronaves ATR-42-500 y ATR-72-212, que se explotan en la República de Cuba, que tengan instalado Rudder Travel Limiting Unit (TLU) con P/N - S2728183300200 o P/N - 18S27281833900.

Descripción del problema:

El 4 de abril de 2024 EASA emitió AD N°. **2024-0081**, la cual fue sustituida por la **2024-0096** emitida el 2 de mayo del presente año, debido a un reporte de haber detectado una fuerte corrosión en una de las dos orejetas del conjunto de palanca TLU.

Investigaciones posteriores evidenciaron un tratamiento térmico inadecuado del conjunto de la palanca TLU, que condujo a una reducción de la resistencia a la corrosión y podría ser la causa de la fuerte corrosión detectada.

Esta condición, si no se detecta y corrige, podría dar lugar a que la deflexión del timón no se limite a alta velocidad del avión, que, si se combina con una gran entrada del pedal del timón, podría resultar en una pérdida de control del avión.

Para abordar esta posible condición insegura, ATR emitió el AOM 2024/04 emisión 1 y emisión 2, para proporcionar instrucciones de inspección.

Acciones Correctivas:

Con el objetivo de la continuidad de la explotación segura de las aeronaves del tipo ATR-42-500 y ATR-72-212, que se explotan en la República de Cuba, cúmplase las siguientes acciones:

Inspecciones:

- (1) Los Operadores deben identificar el P/N del conjunto de palanca del TLU, según Anexo 1 a esta DA.

- (2) **Dentro de los 15 días siguientes a la fecha de efectividad de esta DA**, y posteriormente **en períodos de tres meses** realizar una DVI a la parte afectada, según instrucciones de la AOM 2024/04 emisión 2.
- (3) Si durante la DVI, según lo requerido por el párrafo (2) de esta DA, cualquier discrepancia (corrosión) es detectada tal como queda definida en el AOM referida, antes del próximo vuelo, realice una prueba de conductividad de acuerdo con las instrucciones de la AOM; si los resultados de la prueba de conductividad confirman el daño del TLU sustituya la parte afectada de la aeronave por una palanca P/N, que no sea de los P/N afectados. Esto constituye la terminación de la acción para las inspecciones repetitivas según lo requerido por el párrafo (2) de la presente DA, siempre que la palanca TLU sea instalada de conformidad con las instrucciones de ATR aprobadas.
- (4) Un método alternativo de cumplimiento o reajuste en el tiempo de cumplimiento previsto, dentro de los niveles aceptables de seguridad, solo será aprobado por el Director de la DIA del IACC.
- (5) No más allá de 3 días posteriores a la inspección, cualquiera sea el resultado, se enviará información a la DIA.
- (6) Esta DA es efectiva el **09 de mayo de 2024**.


Cumplimiento:

A partir de la fecha de efectividad.

Información Suplementaria o de Referencia.

- EASA AD Nº. 2024-0096, de emisión 02 de mayo de 2024.
- ATR AOM 2024/04 emisión 2, de fecha 10 de abril de 2024.

Para cualquier otra información contacte con:
Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad del IACC.
Calle 23 # 64, esq. a Infanta, La Rampa, Vedado
Teléfonos: 7838-1124
Pizarra: 7834-4949 ext. 3120/2323/2298
e-mail: dia@iacc.avianet.cu


Ing. José López Vázquez

Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad
IACC



ANEXO 1 IDENTIFICACIÓN DE PN Y PROVEEDOR

