

ADVERTENCIA 319/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, 26 de mayo del 2025.

DIRIGIDO A:

Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves Cessna 150F, 150G, 150H, 150J, 150K, 150L, 150M, A150K, A150L, A150M, F150F, F150G, F150H, F150J, F150K, F150L, F150M, FA150K, FA150L, FRA150L, FA150M, FRA150M, 152, A152, F152, FA152; con los números de serie detallados en la Tabla 1 - Aplicabilidad del párrafo (c) de la [FAA AD 2009-10-09 R2](#).

MOTIVO:

Verificación del cumplimiento de la [FAA AD 2009-10-09 R2](#).

ANTECEDENTES:

En el 2009, la FAA emitió la AD 2009-10-09 debido a que, las aeronaves afectadas por esta advertencia, pueden exceder los límites de recorrido establecidos por los topes del rudder (*rudder stop*). Esta condición insegura podría generar consecuencias indeseables, como el contacto entre el rudder y el elevador. La revisión vigente de esta AD es la R2, con fecha de efectividad del 12 de septiembre del 2011, e indica dos métodos de cumplimiento aceptables, los cuales se describen a continuación:

- 1- En el caso que el operador desista de realizar maniobras acrobáticas, incluyendo el tirabuzón, realizar lo siguiente:
 - a. Insertar en la sección Limitaciones del Manual de Vuelo el siguiente texto:
“INTENTIONAL SPINS AND OTHER ACROBATIC/AEROBATIC MANEUVERS PROHIBITED PER AD 2009-10-09. NOTE: THIS AD DOES NOT PROHIBIT PERFORMING INTENTIONAL STALLS”.
 - b. Fabricar una placa e instalarla en el panel de instrumentos dentro de la visión clara del piloto que contenga el siguiente texto:
“INTENTIONAL SPINS AND OTHER ACROBATIC/AEROBATIC MANEUVERS PROHIBITED PER AD 2009-10-09”.
- 2- En el caso que el operador desee realizar maniobras acrobáticas, incluyendo el

tirabuzón, instalar un kit de modificación del tope del rudder (*rudder stop*), según lo siguiente:

- a. Para aeronaves con una cuaderna forjada (*forged bulkhead*), reemplazar los topes del rudder, los *bumpers* de los topes del rudder y los elementos de sujeción según el kit P/N SK152-25B (Textron ofrece actualmente la revisión C: P/N SK152-25C).
- b. Para aeronaves con una cuaderna de chapa metálica (*sheet metal bulkhead*), reemplazar los topes del rudder, los *bumpers* de los topes del rudder y los elementos de sujeción según el kit P/N SK152-24B (Textron ofrece actualmente la revisión C: P/N SK152-24C).

NOTA: La sección *Efectividad de cada Service Kit* indica claramente los modelos y números de serie de aeronaves a los cuales es aplicable.

Durante inspecciones llevadas a cabo por el Departamento de Aviación General sobre algunas de las aeronaves a las cuales está dirigida esta Advertencia, se detectó que, aunque en los registros de mantenimiento la AD estaba registrada como cumplida, de la inspección física se detectó o bien que las placas no estaban instaladas o que los *Service Kits* indicados en la FAA AD 2009-10-09 R2, no estaban correctamente instalados. Por lo tanto, se concluyó que la AD no estaba cumplida.

- En la TABLA 1 se comparan algunos números de parte que corresponden al *rudder horn* original de las aeronaves afectadas (ver columna izquierda) con un *rudder horn* modificado mediante la instalación del *Service Kit* aplicable (ver columna derecha). La diferencia más notable que permite verificar dicha instalación se da en los dos *bumpers* (destacados en las imágenes), que en la versión modificada son de mayores dimensiones y están fijados con tres remaches en lugar de dos.
- En la TABLA 2 se comparan algunos números de parte que corresponden a los tornillos/bulones de *rudder stop* originales de las aeronaves afectadas (ver columna izquierda) con un nuevo *rudder stop* provisto en el *Service Kit* aplicable (ver columna derecha). La diferencia más notable que permite verificar dicha instalación se observa en la cabeza del bulón, que en la versión modificada es de mayor tamaño, y no cuenta con orificios de frenado.
- En la FIGURA 1 se muestra una imagen, a modo de referencia, de la zona de del cono de cola y del rudder con el *Service Kit* instalado.

- En la FIGURA 2 se muestra un diagrama de la instalación del bulón del rudder stop en la zona del cono de cola según los *Service Kits* aplicables.

TABLA 1

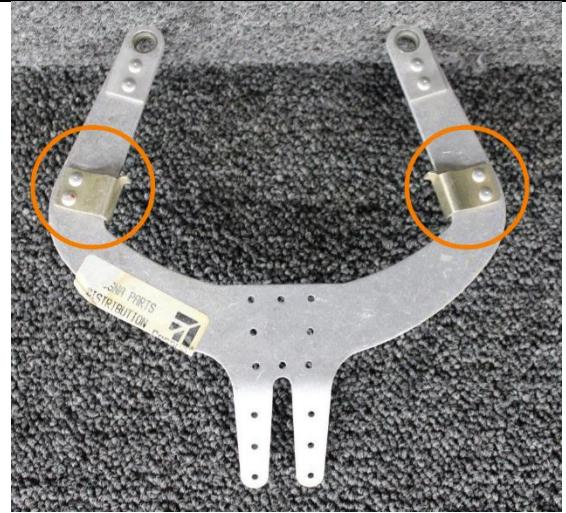
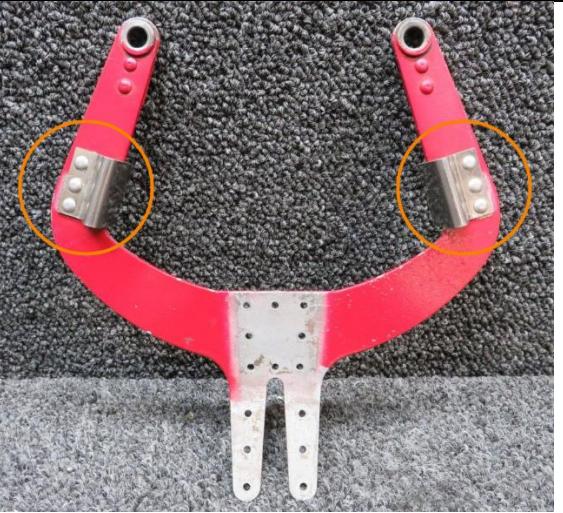
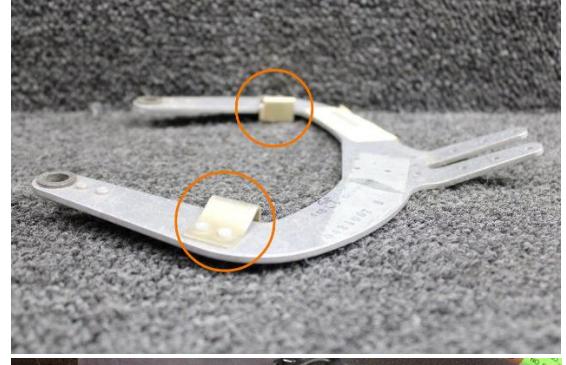
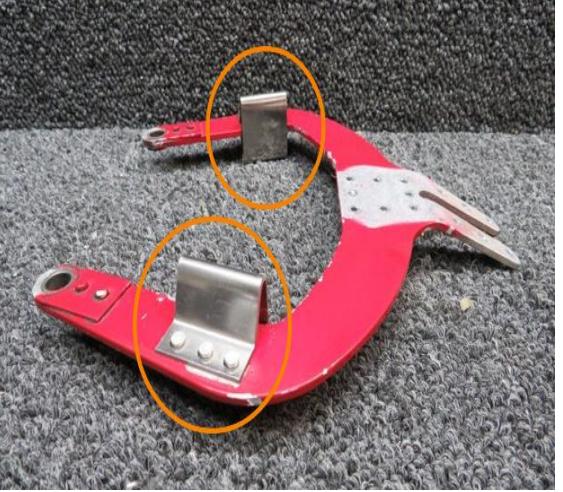
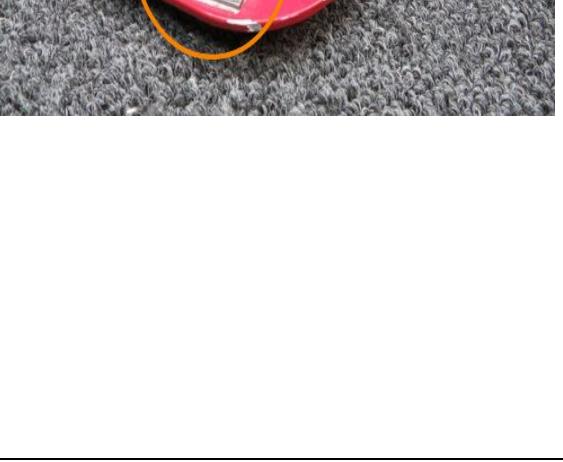
	
	
	
<p>RUDDER HORN ASSY ORIGINAL P/N 0431007-4 (ARRIBA) P/N 0433140-1 (ABAJO)</p>	<p>RUDDER HORN ASSY CON SERVICE KIT INSTALADO P/N 0431007-4</p>

TABLA 2

	
<p>TORNILLO/BULÓN DE RUDDER STOP ORIGINAL P/N NAS603-8 (ARRIBA) P/N NAS428H3-7 (ABAJO)</p>	<p>BULÓN DE RUDDER STOP CON SERVICE KIT INSTALADO P/N 0433142-1</p>

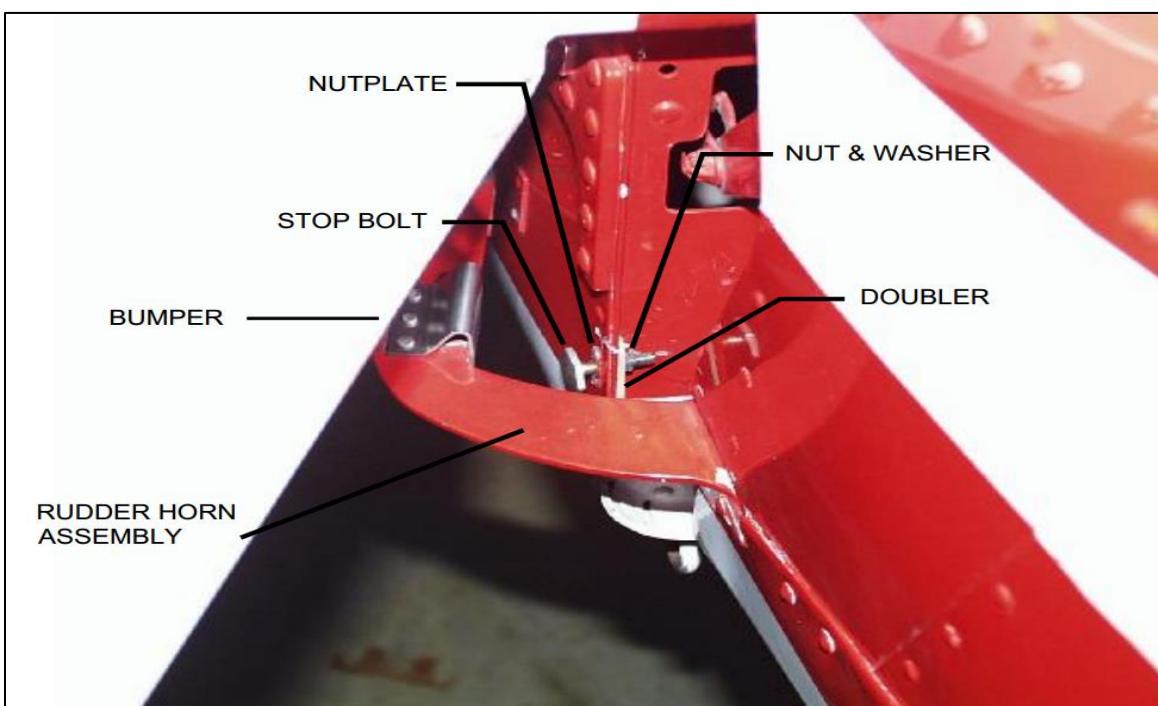


FIGURA 1. Vista trasera de la zona del rudder y cono de cola con la modificación instalada

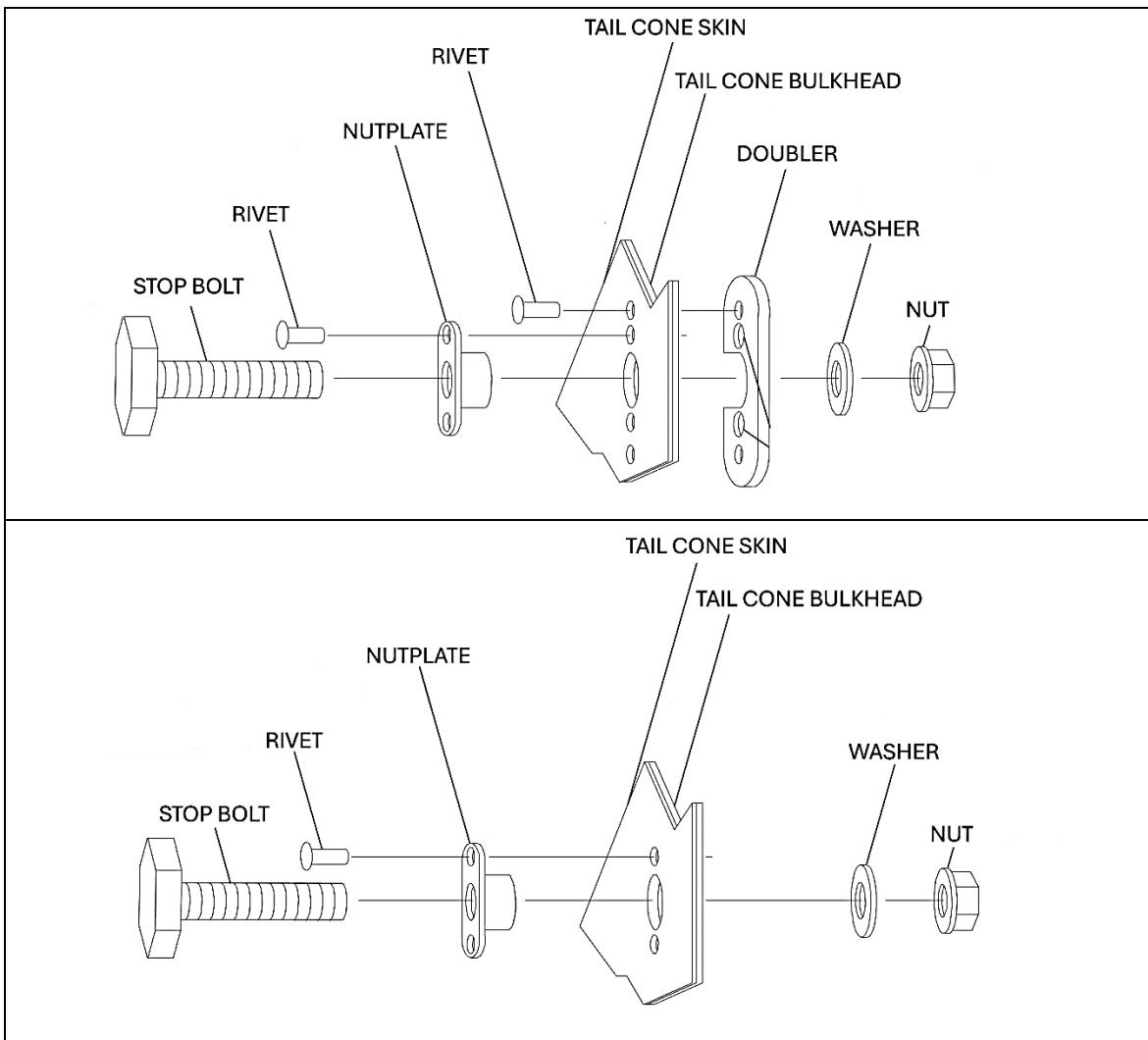


FIGURA 2. Diagrama de la instalación del bulón del rudder stop modificado por el Service Kit SK152-24C (arriba) y SK152-25C (abajo)

RECOMENDACIONES:

En base a lo indicado arriba, se recomienda:

1. A los propietarios y operadores, verificar antes del próximo vuelo el correcto cumplimiento de la FAA AD 2009-10-09 R2. Para ello, en primer lugar, se podría comenzar constatando la presencia de una “Limitación” escrita en la sección Limitaciones del Manual de Vuelo (de acuerdo lo indicado en ANTECEDENTES 1.a.), y de una PLACA instalada en el panel de instrumentos de la cabina (de acuerdo lo indicado en ANTECEDENTES 1.b.), ambas prohibiendo la realización de maniobras acrobáticas. De no ser así, se deberá verificar el cumplimiento de la FAA AD mediante una inspección

física de la aeronave en la zona del rudder horn y del fuselaje posterior, en la zona de los topes de recorrido del timón de dirección, según las tablas de comparación e imágenes de referencia proporcionadas como guía en la sección ANTECEDENTES. En caso de detectar que la FAA AD no se encuentra cumplida, contactarse inmediatamente con un TAR.

2. A los TAR, en el próximo ingreso de una aeronave a la cual le aplica esta Advertencia de acuerdo a la sección “DIRIGIDO A”, verificar el correcto cumplimiento de la FAA AD 2009-10-09 R2 de acuerdo a los lineamientos indicados en ANTECEDENTES, independientemente de lo previamente asentado en los registros de mantenimiento.

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