



# ANAC

Administración Nacional  
de Aviación Civil

## ADVERTENCIA 83/DAG R1

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, 29 de octubre de 2015.

### DIRIGIDO A:

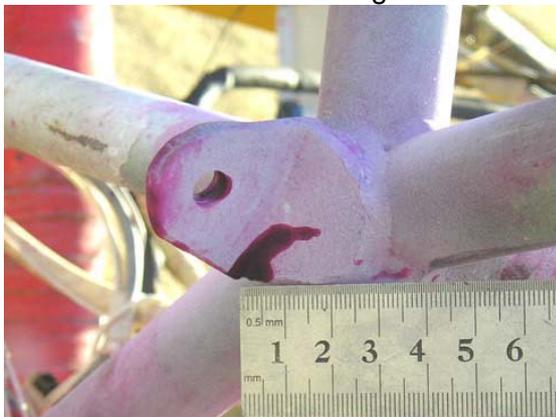
Propietarios y operadores de aeronaves Piper /Chincul PA-36, todas las series.

### MOTIVO:

Posibilidad de fisuras en las tomas delanteras y traseras de ala en fuselaje.

### ANTECEDENTES:

- 1- Se ha recibido en marzo del 2008, un Informe de Dificultades en Servicio (IDS) informando que durante una inspección de 1.000 horas en una aeronave Piper PA-36-300, se observaron fisuradas las placas delantera y trasera que conforman el herraje de toma delantera en fuselaje del ala derecha. Estas fisuras fueron detectadas visualmente y confirmadas mediante el uso de Tintas Penetrantes. Retiradas estas dos placas, mediante el amolado de los cordones de soldadura, se observó que la placa central de dicho herraje también presentaba una fisura. Según la actividad asentada en su Libreta Historial, la aeronave tenía un total general de 967 horas en servicio.



### Arriba Izquierda:

Vista de la placa delantera del herraje de toma de ala derecha en fuselaje.

### Arriba Derecha:

Vista de la placa trasera.

### Izquierda:

Vista de la placa central, en la cual puede apreciarse la fisura y la imperfección que pudo haber sido su punto de inicio.

- 2- En octubre de 2015, se recibió un nuevo IDS, informando la detección de fisuras tanto en la toma delantera como en la toma trasera de una aeronave PA-36-300, con aproximadamente 3000 hs de TG.



**RECOMENDACIONES:** Teniendo en cuenta lo precedente, esta Dirección recomienda:

- 1- A los TAR, que en cada entrada de una aeronave Piper PA-36, efectúen una inspección visual cuidadosa de las tomas delanteras y traseras del ala en el fuselaje, con el fin de verificar la ausencia de fisuras y de cualquier otro defecto que pudiese comprometer la aeronavegabilidad de los herrajes. Se recomienda confirmar mediante la aplicación de algún Ensayo No Destructivo.
- 2- A los propietarios y operadores de aeronaves Piper PA-36, que le requieran al TAR de su confianza el cumplimiento de las inspecciones mencionadas en la presente Advertencia, con el fin de verificar la ausencia de fisuras y de cualquier otro defecto que pudiese comprometer la aeronavegabilidad de los herrajes.
- 3- En caso de encontrarse alguna novedad, se solicita informarla a la División Ingeniería de la DAG.

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