



**DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD (DNA)  
DIRECCION AVIACION GENERAL (DAG)  
REPUBLICA ARGENTINA**

## **ADVERTENCIA 034/DAG**

La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede afectar la seguridad de operación de las aeronaves que se detallan. La misma se emite solamente a los efectos de informar y cualquier recomendación de acción correctiva no tiene carácter mandatorio.

Buenos Aires, 19 de mayo de 2004.

**DIRIGIDO A:** Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR) habilitados con alcance para aeronaves marca Univair Aircraft Corporation, modelos (Forney) F-1, (ERCO) 415-C y (ERCO) 415-CD; propietarios y operadores de estos modelos de aeronaves.

**MOTIVO:** Aclaraciones sobre la Directiva de Aeronavegabilidad (DA) Nº RA 2003-09-01.

**ANTECEDENTES:** Los párrafos (a)(1) y (a)(2) de la DA mencionada requieren la inspección por Tintas Penetrantes de las platabandas superiores de los largueros delanteros y de las costillas extremas del ala central pasante. El párrafo (b) de la DA requiere que, en caso de encontrarse fisuras, se reparen o reemplacen las piezas dañadas, debiéndose presentar un Informe Técnico de Reparación (ITR) para aprobación de la DAG. Dado que los daños a reparar son fisuras en miembros estructurales, se puede utilizar la AC 43.13-1B, párrafo 4-59 que provee un método para reparar miembros fisurados. En el inciso (a) de dicho párrafo, se requiere que como primer paso en la reparación, la fisura sea frenada por medio de un agujero de detención (STOP DRILLING) en el extremo de la misma. Dichos agujeros de detención deberían ser efectuados inmediatamente luego de efectuados los Ensayos No Destructivos (END) por Tintas Penetrantes, dado que el operador de END es quien podrá indicar exactamente el punto donde finaliza la fisura. Sin embargo, durante inspecciones intermedias y de relevamiento efectuadas por personal de la División Ingeniería, se ha observado que varios TAR realizaron agujeros de detención en ubicaciones no coincidentes con el de finalización de las fisuras, habiendo sido necesario en esas situaciones, requerir un nuevo END para determinar el lugar en el que se debió realizar el agujero de detención, con los gastos e inconvenientes que ello genera.

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

- 1º) En el mismo momento en el que se cumplan los END por Tintas Penetrantes según lo requieren los párrafos (a)(1) y (a)(2) de la DA Nº RA 2003-09-01, proceder a frenar las fisuras que se encuentren, con la asistencia del operador de END, de acuerdo a lo indicado en la AC 43.13-1B, párrafo 4-59(a).
- 2º) Los Informes de los Ensayos por Tintas Penetrantes realizados por un TAR habilitado con alcances, deberían contener la longitud de las fisuras encontradas y sería deseable que en los mismos también se certifique la detención correcta de las fisuras por medio del STOP DRILLING.

Para obtener mayor información o efectuar consultas dirigirse a:

Ing. Aer. Fabián Masciarelli

E-mail: [av.general@fibertel.com.ar](mailto:av.general@fibertel.com.ar)

Ing. Aer. Ricardo E. Olmedo  
Director de Aviación General