



## ADVERTENCIA 136/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 julio de 2013.

**DIRIGIDO A:** Propietarios y operadores de aeronaves marca American Champion, o Bellanca, o Champion, o Aeronca, modelo 7 series .

**MOTIVO:** Posible falla de los trenes de aterrizaje principales.

**ANTECEDENTES:** En julio del 2013 una aeronave Aeronca 7 EC, durante el carreteo, rompe la pata derecha del tren de aterrizaje principal. Durante la inspección realizada por personal de la ANAC a la aeronave accidentada, se determinó que la rotura se produjo a consecuencia de una grieta ubicada sobre el cordón de soldadura que une el P/N 1-2547 (HERRAJE SUPERIOR) al P/N 4-540/541 (OLEO CASE FRAME ASSY) que avanzó por el efecto de un proceso de fatiga. La fisura llegó a extenderse aproximadamente el 75% del perímetro del caño que forma el amortiguador, debilitándolo de tal manera que llegó a romperse durante el rodaje en la pista. En la FIGUA N°1, se aprecia una foto que muestra la pieza rota.

Al remover el recubrimiento de la pata fracturada, se observó un importante proceso de corrosión en la parte inferior del P/N 4-540/541. Aparentemente a consecuencia que el entelado de la misma recubre toda la estructura, sin dejar ningún sector de drenaje, y el agua o la humedad que ingresa se acumula o condensa en la parte inferior de las patas. La FIGUA N°2, muestra una foto en la que se aprecia el estado de la pieza en el que fue encontrada al remover el recubrimiento.



FIGURA N°1



FIGURA N°2

La DNA, en el año 2004 ha emitido una Advertencia, la 033/DAG, en la que recomendaba para varias aeronaves, entre las que se encuentra el Aeronca Champion Series, realizar una inspección por END en los cordones de soldadura en las zonas aledañas a las tomas al fuselaje, entre otras zonas.

**RECOMENDACIONES:** En tal sentido, y teniendo en cuenta lo arriba descripto, se recomienda que a este tipo de aeronaves se realice lo siguiente lo antes posible:

- 1- Se desmonten ambos trenes principales.
- 2- Se les remueva el recubrimiento de tela.
- 3- Se los inspeccione por corrosión en las zonas que estaban entadas.

- 4- Se los inspeccione por Partículas Magnetizables en las zonas aledañas a los cordones de soldadura que unen los P/N 1-2547 con el P/N 4-540/541 para asegurar la ausencia de fisuras.
- 5- En el caso de detectar novedades luego de las inspecciones realizadas de acuerdo a los párrafos 3 y/o 4, contactarse con el DAG antes de reparar la aeronave.
- 6- En caso de no encontrar novedades, entelar nuevamente las patas teniendo en cuenta lo siguiente:
  - a. Previo a su entelado, verificar el estado de la protección anticorrosiva, y en caso de observar deterioros en la misma, aplicar un nuevo esquema de protección y pintura.
  - b. Para su recubrimiento, modificar el anterior sistema ya bien:
    - i. Desarrollando un recubrimiento metálico removible, o
    - ii. Entelando las patas menos el extremo inferior tal como se aprecia en la Figura 3.

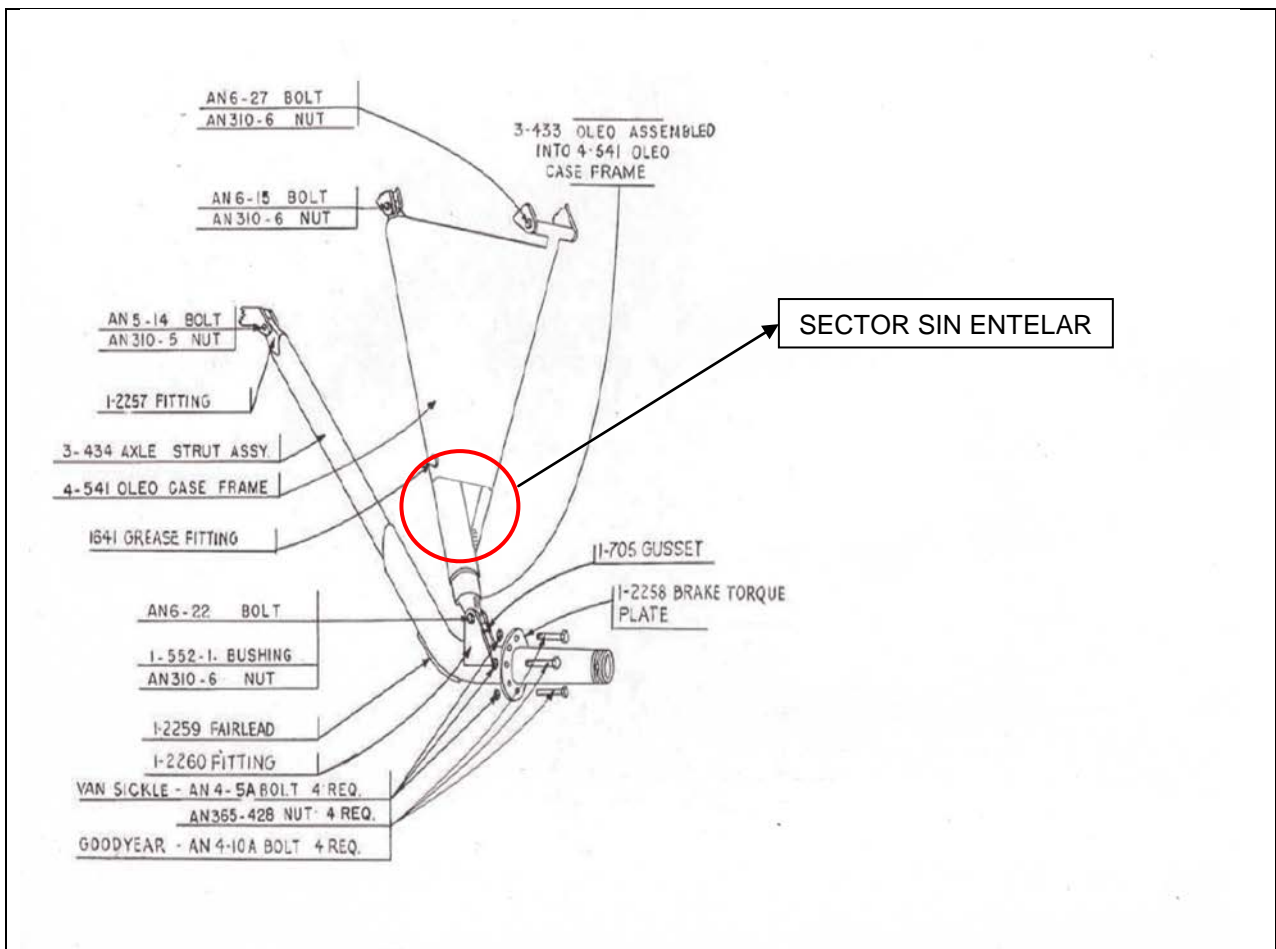


FIGURA 3

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