

ADVERTENCIA 299/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, 14 de enero de 2025.

DIRIGIDO A:

Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves marca TECNAM, modelos P92, P2002, P2008 (con NOSE LANDING GEAR STD P/N 22-8-100-000) y P-Mentor, certificados en cualquier categoría.

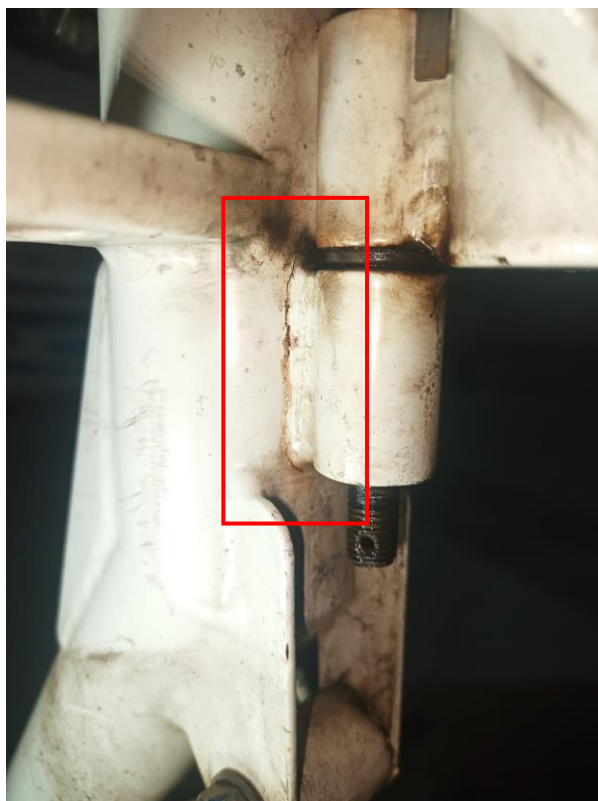
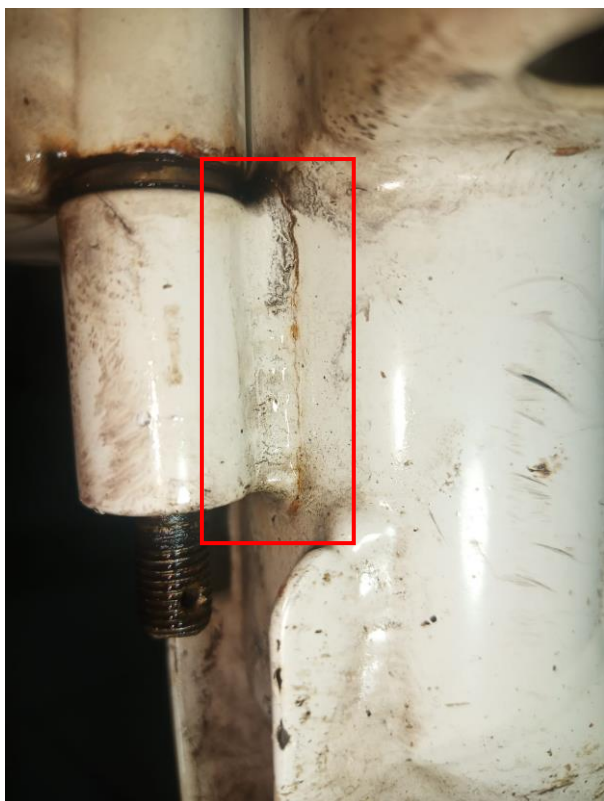
MOTIVO:

Posible presencia de fisuras en el Tren de Aterrizaje de Nariz (TAN), P/N 92-8-100-000 y 92-8-150-000.

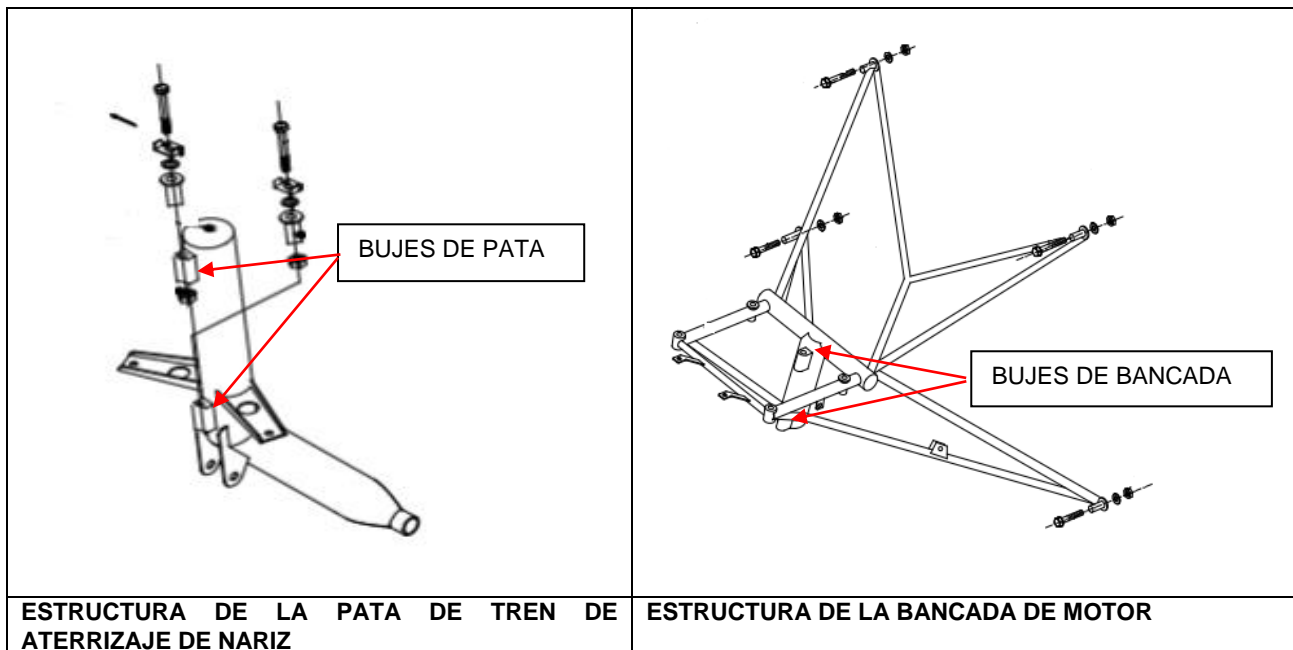
ANTECEDENTES:

Se han recibido cuatro Informes de Dificultades en Servicio, en los cuales se informa la presencia de fisuras en los cordones de soldadura que unen los BUJES sobre los cuales gira el TAN.

Un solo informe estuvo acompañado de fotografías, algunas de las cuales se adjuntan a continuación.



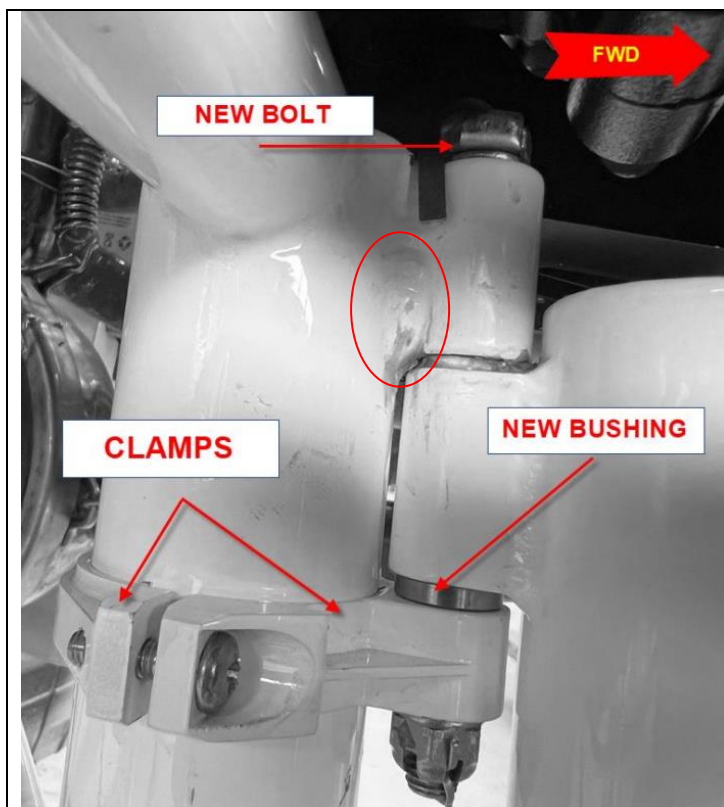
De los cuatro informes, cuatro indican que se detectó fisura en uno de los bujes de pata, y el cuarto, en uno de los bujes de bancada.



A la fecha de emisión de esta revisión, se han recibido un total de 11 informes reportando fisuras en los TAN.

Asimismo, TECNAM el 07/10/24, emitió el SB N° SB 803 – CS – Ed. 1 Rev. 0, aplicable solo al modelo P-Mentor, por medio del cual se pone en conocimiento la MEJORA del TAN mediante la instalación de un Nose Landing Gear Clamp, pero omitiendo indicar cuales son las causas que lo llevaron al diseño de esta mejora.

La mejora consiste en la instalación de una abrazadera colocada en el parante de la BANCADA DE MOTOR, debajo del buje superior, con lo que se refuerza el punto superior de pivot del TAN.



Si se mira con detalle la fotografía del mencionado SB, de la cual se agrega una copia a la izquierda de este párrafo, se puede observar un cordón de soldadura superpuesto, de mayor anchura que lo normal, lo que demuestra que la unión del buje superior al parante de la Bancada de Motor, fue reparado.

De aquí se podría concluir que la razón de la mejora del punto de pivot del TAN, fue la aparición de fisuras en los cordones de fijación de los bujes

Hasta el momento, se han detectado varios TAN reparados en estas zonas sin la correspondiente autorización, pero en ANAC ha recibido tan solo una propuesta de reparación para estas fisuras, y nos hallamos trabajando con el solicitante para el desarrollo de una reparación que dé una solución eficaz a este problema.

RECOMENDACIONES:

En base a lo arriba indicado, se recomienda:

- a- A los propietarios y operadores de este tipo de aeronaves, que lo antes posible y luego de cada ATERRIZAJE BRUSCO, soliciten a su TAR de confianza realizar la inspección recomendada.
- b- A los TAR, en cada Inspección Anual, inspeccionar los TAN y las BANCADAS, mediante un END por la técnica de Partículas Magnetizables, en busca de fisuras en:
 - 1- Los cordones de soldadura de fijación de los Bujes de Patas al TAN.
 - 2- Los cordones de soldadura de fijación de los Bujes de Bancada a la BANCADA DE MOTOR.
- c- Tener presente lo establecido en el RAAC 91.327(b)(5), que establece que ninguna persona puede operar una aeronave que posea un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Deportiva Liviana a menos que **cada** alteración y **reparación realizada** a la aeronave después de la fecha de fabricación cumpla con las normas consensuadas aplicables, y **haya sido autorizada por el fabricante o por la ANAC.**

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