

## ADVERTENCIA 206/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, 08 de marzo de 2017.

### DIRIGIDO A:

Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves marca CESSNA modelo 152 Y A152

### MOTIVO:

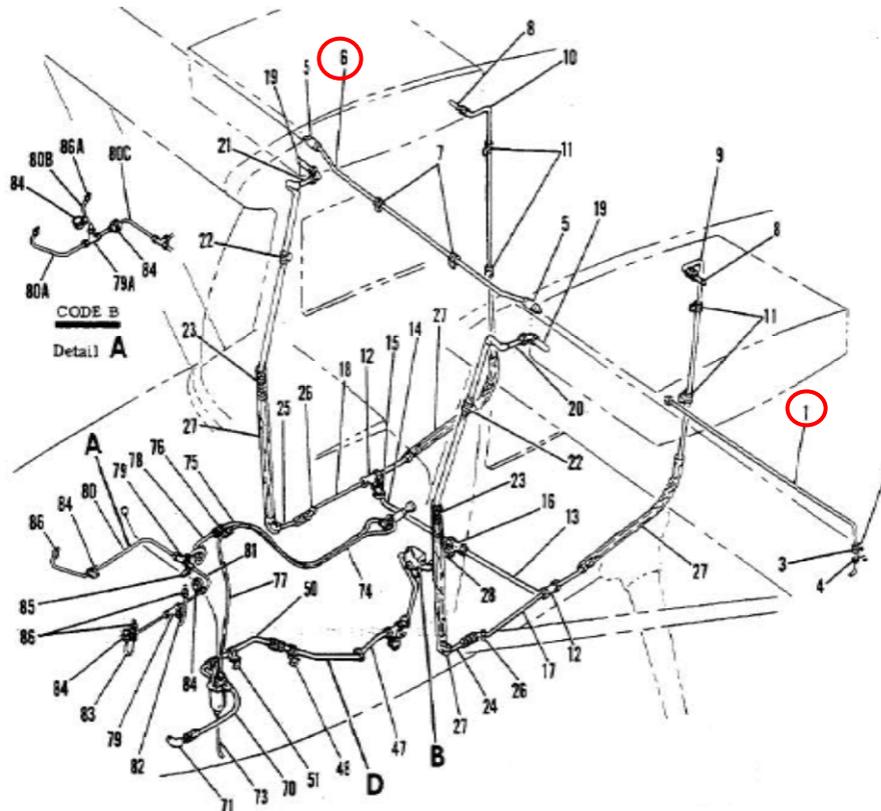
Instalación errónea de las tapas de los tanques de combustible.

### ANTECEDENTES:

Se ha recibido un Informe de Dificultades en Servicio, informando la instalación invertida de las tapas de los tanques de combustible, especificando que la tapa del tanque derecho, era una **TAPA NO VENTEADA** y la del izquierdo, era una **TAPA VENTEADA**.

En la Figura 12 del Catálogo Ilustrado de Partes, se requiere para el tanque derecho, la instalación del Ítem 25 que corresponde al P/N C156003-0101, CAP ASSY-FUEL TANK RH VENTED, mientras que la misma figura requiere instalar en el tanque izquierdo, el Ítem 21 P/N 0426015-1 ó el Ítem 23 P/N C156004-0101, CAP ASSY-FUEL TANK LH NON VENTED.

El sistema de combustible de esta aeronave, tiene básicamente la siguiente configuración:



Como se aprecia, los venteos de ambos tanques están interconectados mediante la Línea de Venteo P/N 0400311-100, indicada en la Figura bajo el número (6), teniendo asimismo el sistema un Venteo en el semiplano izquierdo, conectado al tanque izquierdo por la Línea de Venteo P/N 0400311-119/-120/-121 ó -122 (dependiendo del modelo de 152), indicada en la Figura bajo el número (1).

De tal manera, con la tapa venteada instalada en el tanque derecho, cada uno de los tanques de combustible tiene un venteo dual, es decir:

- 1- El tanque derecho ventea por su TAPA VENTEADA o por el Venteo del semiplano izquierdo a través de los P/N 0400311-100 y P/N 0400311-119/-120/-121 ó -122.
- 2- El tanque izquierdo ventea por el Venteo del semiplano izquierdo a través del P/N 0400311-119/-120/-121 ó -122 o por la TAPA VENTEADA del tanque derecho a través del P/N 0400311-100.

En el caso de la aeronave que generó el Informe, el tanque derecho no tenía este VENTEO DUAL, ya que al tener una TAPA NO VENTEADA, la única fuente de venteo de este tanque era el tanque izquierdo a través del P/N 0400311-100.

Es importante destacar que el tema de los VENTEOS DUALES impulsó a la FAA a emitir la AD 79-10-14 R1 CESSNA, aplicable a varios modelos de la serie 100, 200 y de la 300, pero que no aplica a los modelos 152 ni a los A152. Básicamente, la AD requiere que para proveer una fuente alternativa de venteo de los tanques de combustible, en el caso de una obstrucción del venteo o que se pegue la válvula de venteo, dentro de las próximas 100 horas TIS, se instalen las tapas indicadas en la Cessna SE77-6, ó modificar las tapas existentes de acuerdo con los STC SA728NW, SA3318NW ó SA2967SW.

La SE77-6, que fue emitida el 04-03-1977 indica que los sistemas de combustible de las aeronaves mono motores fabricados a partir de esa fecha, pasaban a incorporar un venteo dual de los tanques de combustible, mediante el uso de TAPAS VENTEADAS aparte de las líneas de venteo.

### **RECOMENDACIONES:**

En base a lo arriba indicado, se recomienda:

- 1- Verificar antes de cada vuelo y en cada inspección de la aeronave que efectivamente la TAPA VENTEADA está colocada en la boca de carga del TANQUE DE COMBUSTIBLE DERECHO.
- 2- En cada Inspección Anual, dar estricto cumplimiento a la inspección del sistema de venteo, tal como está indicad en el Service Manual, inciso 12-11, que requiere  
*“CHECKING Venting of the fuel system is necessary to allow normal fuel flow or pressure venting as fuel evaporates. Stoppage of any type can have disastrous results; therefore, the following procedures should be used to ensure operability of vent system.*
  - a. *Slip a rubber tube over the vent line located beneath the left wing. Be certain it covers the 0.128" hole in the vent tube on the 152 and F152 Models.*
  - b. *Blow into tube to slightly pressurize the tanks. If air can be blown into tanks, vent line is open.*
  - c. *After tank is slightly pressurized, insert end of rubber tube into a container of water and watch for a continuous stream of bubbles, which indicates the bleed hole in valve assembly is open and relieving pressure.*
  - d. *After completion of step "c", blow into tube again to slightly pressurize the tank. And loosen, but do not remove filler cap on opposite wing to check tank crossover line. If pressure escapes from filler cap, crossover line is open.*

### **NOTE:**

*A plugged vent line or bleed hole can cause fuel starvation or fuel tank collapse as fuel is drawn out of tank. Pressurization of tank (possible rupturing) is possible due to fuel expansion.*

- e. *Any fuel vent found plugged or restricted must be corrected prior to returning aircraft to service.*

**WARNING**

*The fuel vent line protruding beneath the wing near the wing strut must be correctly ligned to avoid possible icing of the vent tube. Dimensions are shown in figure 12-4.”*

**Ing. Aer. Gustavo SMIRIGLIA**  
Jefe Departamento Aviación General  
Dirección de Aeronavegabilidad