

ADVERTENCIA 229/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, 28 de agosto de 2017.

DIRIGIDO A:

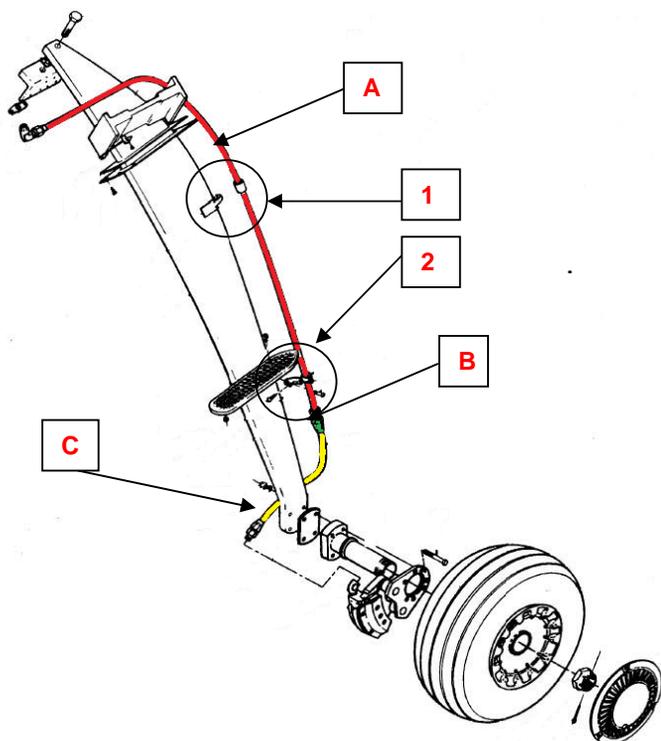
Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves marca CESSNA modelos 150 (N/S 17001 hasta 15072003) y A150 (N/S A1500001 hasta A1500226).

MOTIVO:

Fijación defectuosa de las líneas del Sistema de Freno.

ANTECEDENTES:

- 1- En mayo del 2015, se accidentó una aeronave Cessna 150, a raíz de la falta de frenado en una de sus ruedas.
- 2- La investigación concluyó en que la falta de frenado fue ocasionada por la rotura del caño de aluminio que sigue el contorno de la ballesta, llevando presión hidráulica al Conjunto de Freno. La rotura se localizó próxima al aboquillado de conexión al niple, componente empleado para la unión de dicho caño a la manguera flexible que lo vincula al conjunto de freno.
- 3- En la siguiente figura, se pueden distinguir los distintos componentes que forman parte de la instalación de la línea de freno en el Tren de Aterrizaje.



A: Caño de aluminio (LINE-BRAKE) P/N 0400311-85/-92/-99.

B: Niple (AN815-4D)

C: Manguera (HOSE ASSY) P/N S1810-1075

1: Manguera de protección (P/N 0441119) y CLIP (P/N 1441001-3).

2- CLAMP (P/N MS21919DG3), Tornillos y STRAP-BRAKE LINE (P/N 0541156-1/-2)

Los P/N indicados en la figura corresponden de la izquierda, son los que corresponden a los S/N 15069309 & ON

- 4- Para estos modelos de Aeronaves, la Guía de Inspección contenida en el Service Manual requiere se inspeccione las líneas de freno (caños y mangueras) cada 200 hs de operación.
- 5- Habiendo inspeccionado algunas aeronaves de este modelo, se ha observado en varias de ellas, que el caño de aluminio no se encuentra sujeto de la forma que lo describe el Catálogo Ilustrado de Partes (IPC). Esto se puede apreciar en las siguientes fotografías.



- 6- La falta de la correcta fijación del caño de aluminio a la ballesta puede provocar la vibración del mismo y que durante el acceso a la cabina, por descuido, se enganche el mencionado caño con los zapatos de las tripulaciones, ocasionando deformaciones que podrían debilitar su resistencia estructural.

RECOMENDACIONES:

En base a lo arriba indicado, se recomienda para aquellas aeronaves a las que aplica esta Advertencia, lo siguiente:

- 1- Antes del próximo vuelo, verificar que no haya pérdidas de fluido hidráulico por las líneas de freno, y particularmente en las zonas próximas al NIPLE.
- 2- En el próximo ingreso de la aeronave para inspección, verificar que las líneas de freno están instaladas de acuerdo a lo indicado en la figura del IPC que corresponde al Número de Serie de la aeronave.
- 3- Durante dicha verificación, y en el caso que la instalación no esté de acuerdo al diseño original, desarmar la unión del caño de aluminio al NIPLE, y verificar cuidadosamente el estado del aboquillado, verificando la ausencia de daños en esa zona.
- 4- Reducir la Frecuencia de la inspección de las líneas de freno a 50 horas.

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