



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

ADVERTENCIA 055/DAG R2

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, 29 de mayo de 2006.

DIRIGIDO A: Todos los Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR), propietarios y operadores de aeronaves marca Beech, modelos 33, 35, 36, 55, 56, 58, 60 y 95 Series.

MOTIVO: Posibilidad de falla en la extensión del tren de aterrizaje principal.

ANTECEDENTES:

- Como resultado de la investigación del accidente ocurrido a una aeronave Beech Baron 55, la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) estableció como causa principal la siguiente: *“En un vuelo de aviación general, en la fase de aterrizaje, al accionar la llave selector de tren abajo, falla en el despliegue de la pata derecha de tren principal, con indicación en la cabina de tren abajo y trabado, que lleva al piloto a realizar inadvertidamente un aterrizaje normal, con posterior rozamiento del ala correspondiente con la pista, por lo que la aeronave se desvía saliendo de los límites de la misma, resultando con daños de importancia, debido a un incorrecto trabajo del cable de accionamiento por faltarle el resorte que lo tensiona”.*
- Durante la investigación realizada por la JIAAC, se efectuaron reiteradas retracciones y extensiones del tren de aterrizaje, y en dos oportunidades la traba no liberó al tren derecho para permitirle bajar, debido a que el cable de accionamiento de traba arriba (P/N 35-815109, Figura 32-30-01, Ítem 40 del Catálogo Ilustrado de Partes (IPC) de la aeronave) experimentó un posicionamiento previo que impidió accionar la traba para liberar el tren.
- Este cable está unido en un extremo a la parte superior del soporte de traba arriba (P/N 35-815077-11, Figura 32-30-01, Ítem 46) y en el extremo opuesto está sujeto a la barra de accionamiento (P/N 45-815003-1, Figura 32-30-01, Ítem 27) de la compuerta derecha.
- Estudiando el comportamiento del cable P/N 35-815109, se observó la ausencia del resorte P/N 100942C0020-31 (Figura 32-30-01, Ítem 50), tanto en el tren principal derecho como en el izquierdo. Dicho resorte mantiene la alineación del cable de accionamiento de traba arriba, para que éste acompañe el movimiento del tren principal en su carrera durante el ciclo de retracción, evitando que el cable se acomode en cualquier posición.
- La falta del resorte P/N 100942C0020-31 permitió que el cable se posicionara incorrectamente durante el último ciclo de tren arriba, quedando el tren principal derecho trabado en forma incorrecta, introduciéndose más adentro de lo normal y contribuyendo a la deformación de la traba arriba del tren. Al intentarse el aterrizaje de la aeronave, el conjunto derecho de tren de aterrizaje no respondió, ya que el soporte de la traba se encontraba deformado y la traba fuera de su posición correcta.
- Consultada la empresa Raytheon Aircraft Company, informaron que el resorte P/N 100942C0020-31 previene que el cable de accionamiento de traba arriba (P/N 35-815109), se trabe. Si el resorte no se encuentra instalado, existe la posibilidad de que el cable de accionamiento de traba arriba se bloquee y/o se corte.

RECOMENDACION: Teniendo en cuenta lo anterior, esta Dirección recomienda a los TAR que en ocasión de las diferentes inspecciones de aeronaves de los modelos mencionados anteriormente, presten especial atención en la existencia y correcta instalación de los resortes de tensión que se indican a continuación:

- **IPC P/N:** 33-590011-3
Modelos: Bonanza 33, A33, B33, C33, E33, C33A, E33A
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring, Tension* (Figura 36, Ítem 53)
- **IPC P/N:** 33-590010-7
Modelos: Bonanza F33, G33, F33A, F33C
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring, Tension* (Figura 211, Ítem 53)
- **IPC P/N:** 35-590028
Modelos: Bonanza 35, A35, B35, C35, D35, E35, F35, G35
Resorte: P/N 100942C020-31, *Spring, Up Lock Tension* (Figura 69, Ítem 5)
- **IPC P/N:** 35-590015-9
Modelos: Bonanza H35, J35, K35, M35, N35, P35, S35, V35, V35A, V35TC, V35A-TC
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring, Tension* (Figura 35, Ítem 53)
- **IPC P/N:** 35-590102-5
Modelos: Bonanza V35B, V35B-TC
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring, Tension* (Figura 211, Ítem 53)
- **IPC P/N:** 36-590001-1
Modelos: Bonanza 36, A36, G36, A36TC, B36TC
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring, Tension* (Figura 32-30-00-01, Ítem 640)
- **IPC P/N:** 96-590010-13
Modelos: Baron 55, A55, B55 (B55A), C55 (C55A), D55 (D55A), E55 (E55A)
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring, Tension* (Figura 32-30-01, Ítem 50)
- **IPC P/N:** 58-590000-19
Modelos: Baron B55, E55, 58, G58
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring, Tension* (Figura 32-30-00-01, Ítem 545)
- **IPC P/N:** 96-590003-7
Modelos: Baron 56TC, A56TC
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring, Tension* (Figura 211, Ítem 8)
- **IPC P/N:** 60-590001-1
Modelos: Duke 60, A60
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring* (Figura 211, Ítem 35)
- **IPC P/N:** 95-590018
Modelos: Travel Air 95, B95, B95A, D95A, E95
Resorte: P/N 100942C0020-31, *Spring, Tension* (Figura 38, Ítem 49)

El olvido en la instalación / verificación de la instalación de dicho resorte en los trenes de aterrizaje principales, podría provocar un accidente como el relatado anteriormente.

A los propietarios y operadores de dichas aeronaves, se les recomienda que le requieran al TAR de su confianza, el cumplimiento de las acciones recomendadas en la presente Advertencia.

Para obtener mayor información o efectuar cualquier consulta respecto a la presente Advertencia dirigirse a la División Ingeniería de la DAG:

Ing. Aer. Fabián Masciarelli

Teléfono: (011) 4508-2105

Fax: (011) 4576-6404

E-mail: av.general@fibertel.com.ar

Página Web: www.dna.org.ar

Ing. Aer. Juan J. Bordet
Director de Aviación General