



ADVERTENCIA 134/DAG

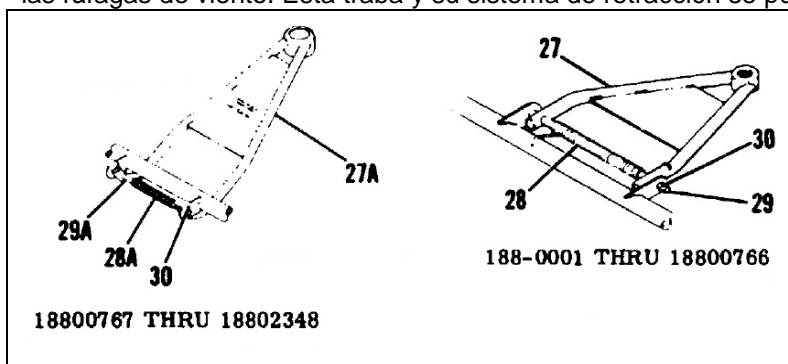
La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede resultar de interés para Talleres Aeronáuticos de Reparación, operadores y/o propietarios de aeronaves, por tal motivo la misma se emite a los efectos de informar, y las recomendaciones en ella contenidas no tienen carácter mandatorio.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 17 de julio de 2013.

DIRIGIDO A: Propietarios y operadores de aeronaves Cessna 188 series.

MOTIVO: Posible pérdida de comando de alerones por deficiencias en el sistema de retracción de la traba del bastón de comando.

ANTECEDENTES: En enero del 2010 se accidentó una aeronave Cessna A-188-B durante el despegue. Según manifestaciones del piloto, luego de recorrer unos 400 metros, notó que el ala derecha comenzó a bajar, y al querer corregir esta actitud, el bastón estaba rígido, sin permitir movimiento lateral hacia la izquierda. A los pocos instantes, la aeronave cambió su trayectoria hacia la derecha, sale de los límites de la pista, barre el tren de aterrizaje, sufriendo además importantes daños. Durante la investigación, la JIAAC notó que la aeronave accidentada presentaba deficiencias en el sistema de retracción de la traba del bastón de comando. Este sistema es utilizado para trabar el bastón cuando la aeronave está estacionada, para evitar el movimiento de los alerones y el elevador a causa de las ráfagas de viento. Esta traba y su sistema de retracción se pueden apreciar en la Figura adjunta.



Traba de bastón de comando:

Item 27: P/N 1613195-1

Item 27A: P/N 1600101-1 ó 1600113-11

Resorte de sistema de retracción:

Item 28: P/N 1613219-1

Item 28A: P/N 1600104-1

Eje del sistema de retracción

Item 29: P/N 1613221-1

Item 29A: P/N 1600101-4

A los investigadores les llamó la atención que la aeronave accidentada no tenía instalados el resorte P/N 1600104-1 ni su eje P/N 1600101-4. La falta de estos componentes no permitiría que la traba permaneciese retraída debajo del tablero una vez que el bastón fuese destrabado, y que la misma pudiera descender de su posición retraída e interferir con el bastón de comando. Refuerza esta suposición, el hecho que el bastón presentaba deterioros en su pintura en su lateral izquierdo a la altura de su intersección con la traba caída.

RECOMENDACIONES: En tal sentido, se recomienda que este tipo de aeronaves sean inspeccionadas en cada Inspección Anual para determinar que el sistema de retracción de la traba del bastón cuenta con todos sus componentes instalados, como así también, que el sistema ejerce una fuerza suficiente para mantener retraída la traba durante la operación de la aeronave.

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