



ADVERTENCIA 176/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, 21 de agosto de 2015.

DIRIGIDO A: Operadores de aeronaves CESSNA 210 y T210.

MOTIVO: Falla de la Válvula Selectora de Tren de Aterrizaje.

ANTECEDENTES:

- 1- En abril de 2015, una aeronave Cessna 210N aterrizó sobre la pista del aeródromo de operación con el tren de aterrizaje arriba, luego que la tripulación constatará que el tren no podía ser trabado abajo para la condición de aterrizaje.
- 2- Durante la investigación posterior al evento, como primer paso se comprobó el correcto nivel de líquido hidráulico. Posteriormente **SI** pudo completarse el ciclo de RETRACCION del tren de aterrizaje; pero **NO** el ciclo de RETRACCIÓN, sin observarse pérdidas externas por los componentes del sistema. Luego se evaluó el funcionamiento del sistema aislando los diferentes componentes, y se concluyó que existían pérdidas internas en la válvula selectora del sistema de retracción / extensión del tren de aterrizaje.
- 3- Al efectuar el desarme de la misma, se observaron daños en las pastillas (pucks) tal como se muestran en la FIGURA 1. En la FIGURA 2, se muestra la ubicación de las mismas en la Válvula Selectora de Tren de Aterrizaje



FIGURA 1

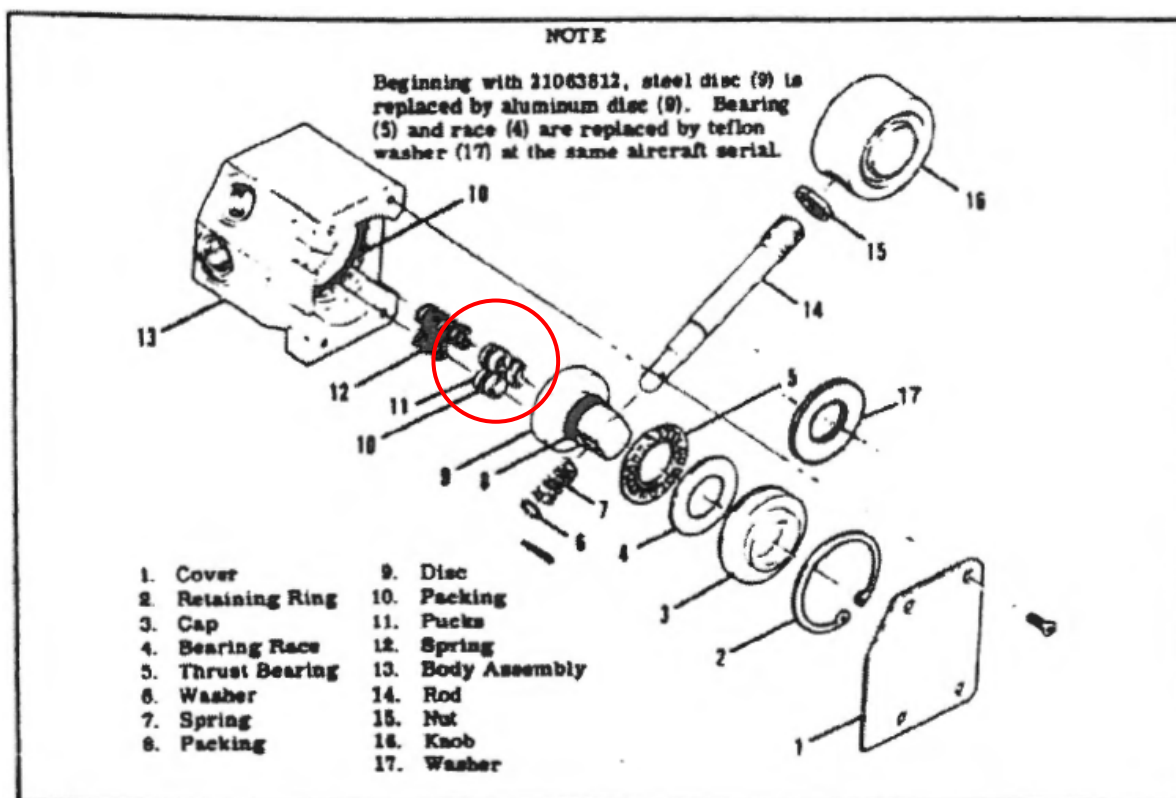


FIGURA 2

- 4- Estas PASTILLAS son las encargadas de definir el circuito a presurizar en las diferentes posiciones de la válvula. Estos daños provocaron una fuga interna que no permitió alcanzar la presión necesaria en el sistema para extender el tren totalmente, operar las trabas del tren abajo y accionar el interruptor de presión que produce el corte de la bomba hidráulica.
- 5- Pocas horas antes del accidente, los componentes del sistema de retracción / extensión del tren de aterrizaje habían sido sometidos a la inspección indicada en el Service Manual, a realizarse cada 5 años.
- 6- Durante estos trabajos, a la Válvula Selectora del Tren de Aterrizaje le fueron realizadas las tareas indicadas en el Service Manual inciso 5A-31 al 5A-35, cambiando el PACKING de las pastillas. Se asume que durante el rearmado, a raíz de un mal posicionamiento o montaje, se produjeron las marcas que provocaron la falla de la Válvula

RECOMENDACIONES:

En función de lo expuesto anteriormente, este Departamento recomienda que durante la Inspección de la Válvula Selectora de Tren de Aterrizaje se verifique el estado de las pastillas, descartando aquellas que presenten algún tipo de marcas como las indicadas en la FIGURA 1; y se maximicen los cuidados al momento del rearmado de la Válvula. Además, sea incluida en el proceso, una prueba de pérdida de presión en el circuito en condiciones de operación normal, de manera de detectar alguna posible pérdida interna.

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