



Junta de Investigación de
Accidentes de Aviación Civil

Informe Final

MATRÍCULA: LV-ZEB

Fecha: 04/09/2015

Lugar: Aeropuerto Internacional Francisco
Gabrielli – “El Plumerillo” – provincia de
Mendoza



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

INDICE:

ADVERTENCIA	2
Nota de introducción.....	3
INFORME FINAL.....	4
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	5
1.1 Reseña del vuelo	5
1.2 Lesiones al personal	5
1.3 Daños en la aeronave	5
1.3.1 Célula:	5
1.4 Otros daños.....	6
1.5 Información sobre el personal	6
1.6 Información sobre la aeronave.....	7
1.7 Información meteorológica	9
1.8 Ayudas a la navegación	9
1.9 Comunicaciones.....	10
1.10 Información sobre el lugar del accidente.....	10
1.11 Registradores de vuelo	10
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	10
1.13 Información médica y patológica.....	11
1.14 Incendio.....	11
1.15 Supervivencia.....	11
1.16 Ensayos e investigaciones	11
1.17 Información orgánica y de dirección.....	13
1.18 Información adicional	13
1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces.....	13
2. ANALISIS	15
2.1 Introducción.....	15
2.2 Aspectos técnicos	15
3. CONCLUSIONES	16
3.1 Hechos definidos.....	16
3.2 Conclusiones del análisis	16
4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD.....	17
5. REQUERIMIENTOS ADICIONALES	18

ADVERTENCIA

Este informe refleja las conclusiones y recomendaciones de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) con relación a los hechos y circunstancias en que se produjo el accidente objeto de la investigación.

De conformidad con el Anexo 13 (Investigación de accidentes e incidentes) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13.891, y con el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), la investigación del accidente tiene un carácter estrictamente técnico, y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

La investigación ha sido efectuada con el único y fundamental objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula el Anexo 13.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas en relación al accidente.

Nota de introducción

La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) ha adoptado el método sistémico como pauta para el análisis de accidentes e incidentes.

El método ha sido validado y difundido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ampliamente adoptado por organismos líderes en la investigación de accidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del método sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y/o las fallas técnicas del equipamiento son denominados **factores desencadenantes o inmediatos** del evento. Constituyen el punto de partida de la investigación, y son analizados con referencia a las defensas del sistema aeronáutico así como a otros factores, en muchos casos alejados en tiempo y espacio, del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las **defensas** del sistema aeronáutico detectan, contienen y ayudan a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y las fallas técnicas. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, reglamentos (incluyendo procedimientos) y entrenamiento. Cuando las defensas funcionan, interrumpen la secuencia causal. Cuando las defensas no funcionan, contribuyen a la secuencia causal del accidente.
- Finalmente, los factores en muchos casos alejados en el tiempo y el espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento son denominados **factores sistémicos**. Son los que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea y/o la ocurrencia de fallas técnicas, y explicar las fallas en las defensas. Están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación; las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

La investigación que se detalla en el siguiente informe se basa en el método sistémico, y tiene el objetivo de identificar los factores desencadenantes, las fallas de las defensas y los factores sistémicos subyacentes al accidente, con la finalidad de formular recomendaciones sobre acciones viables, prácticas y efectivas que contribuyan a la gestión de la seguridad operacional.

Expte. N° 0262614/15

INFORME FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Internacional Francisco Gabrielli – “El Plumerillo” – provincia de Mendoza

FECHA: 04 de septiembre de 2015

HORA¹: 21:55 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

PILOTO: Licencia de piloto comercial de primera clase de avión (PC1°)

MARCA: Fairchild M7 Metro

PROPIETARIO: Privado

MODELO: SA226TC

MATRÍCULA: LV-ZEB

¹ Nota: Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario – 3.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 04 de septiembre de 2015, a las 21:55 hs aproximadamente, la aeronave Fairchild M7 Metro matrícula LV-ZEB, realiza un vuelo de transporte sanitario procedente de la ciudad de Trelew aterrizando en el Aeropuerto Internacional Francisco Gabrielli "El Plumerillo" de la provincia de Mendoza. Posterior a la fase de rodaje y estacionamiento, encontrándose ya estacionada en la posición 5-B asignada por la torre de vuelo en la plataforma comercial, el operador de rampa al percibir humo y presuponer un probable inicio de fuego en el conjunto de freno N° 1 del tren de aterrizaje izquierdo, actuó un extinguidor de incendios.

El incidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones al personal

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	2	1	

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 **Célula:** deterioro en el conjunto de freno N°1, N/P: 2-1203-3, S/N: 2287. Resto de la aeronave sin daños aparentes.

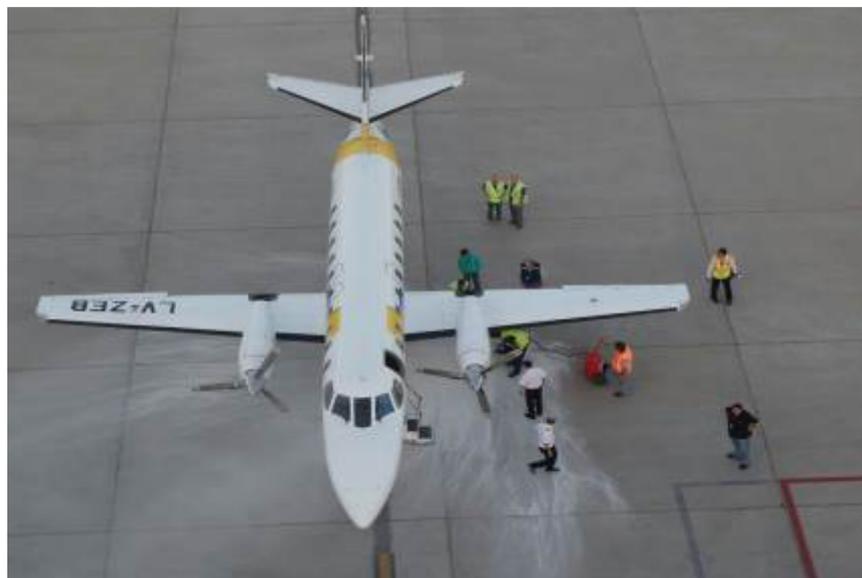




Fig. 1: Vista general de la aeronave posterior al suceso.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

PILOTO	
Sexo	Masculino
Edad	56 años
Nacionalidad	Argentino
Licencias	Piloto comercial de primera clase de avión (PC1º)
Otras licencias	Instructor de vuelo de avión (IV), piloto comercial de avión (PCA), piloto privado de avión (PPA)
Habilitaciones	ATM (Aeronaves Propulsadas por Turbohélices Menor de 5700 Kg). / CLR25 (Copiloto LJ25). / LR24 (LJ24). / LR25 (LJ25). / LR35 (LJ35). / MO (MONT-T). / MU (MOLT-T).VI (Vuelo Por Instrumentos). / VN (Vuelo Nocturno).
CMA	Clase: I Válido hasta: 30/06/2016

La experiencia de vuelo del piloto, según lo registrado en su libro de vuelo, era la siguiente:

HORAS VOLADAS	General	En el tipo
Total general	4315 h	1940 h
Últimos 90 días	48.5 h	--
En el día del incidente	5.8 h	--

COPILOTO		
Sexo	Masculino	
Edad	56 años	
Nacionalidad	Argentino	
Licencias	Piloto comercial de primera clase de avión (PC1º)	
Otras licencias	Instructor de vuelo de avión (IV), piloto comercial de avión (PCA), piloto privado de avión (PPA)	
Habilitaciones	MO (MONT-T). / MU (MOLT-T). VI (Vuelo Por Instrumentos). / VN (Vuelo Nocturno).	
CMA	Clase: I	Válido hasta: 31/07/2016

La experiencia de vuelo del copiloto, según lo registrado en su libro de vuelo, era la siguiente:

HORAS VOLADAS	General	En el tipo
Total general	1257.2 h	136.9 h
Últimos 90 días	44.5 h	--
En el día del incidente	5.2 h	--

1.6 Información sobre la aeronave

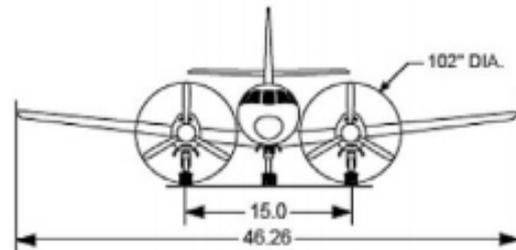
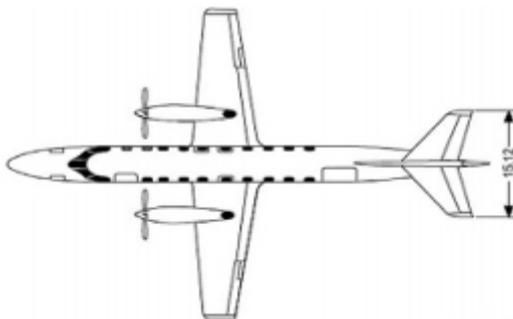
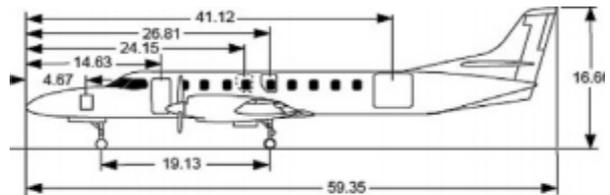


Fig. 2: Dimensiones de la aeronave.

AERONAVE		
Marca	Fairchild	
Modelo	M7 Metro	
Categoría	Ala fija	
Subcategoría	Avión	
Fabricante	Fairchild - EEUU	
Año de fabricación	1982	
Nº de serie	TC-393	
Horas totales(TG)	19758 h TG / 18724 Cs	
Certificado de matrícula	Propietario	Dos Mil Aerosistema S.A.
	Fecha de expedición	30 de mayo de 2008
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Estándar
	Categoría	Normal
	Fecha de emisión	"R" 17 de septiembre de 1998
Formulario 337	Fecha de emisión	23 de marzo de 2016
	Fecha de vencimiento	marzo 2017
	Emitido por	1B-401

MOTOR Nº1	
Marca	Garret.
Modelo	TPE-331-3UW-304G.
Potencia	8405 HP.
Nº de serie	P-03212.
Horas totales (TG)	18218.1 hs / 17070 Cs.
Horas desde la última recorrida general (DURG)	3521.5 hs / 1384 Cs.
Horas desde última inspección (DUI)	253.1 h

MOTOR Nº2	
Marca	Garret.
Modelo	TPE-331-3UW-304G.
Potencia	8405 HP.
Nº de serie	P-05028.
Horas totales (TG)	27522.8 hs.
Horas desde la última recorrida general (DURG)	2073 hs / 827 Cs.
Horas desde última inspección (DUI)	451.4 hs.

HELICE Nº1	
Marca	Hartzell
Modelo	HC-B3TN-5G
Nº de serie	BV-7696
Horas totales (TG)	19758 h
Horas desde última recorrida general (DURG)	1833.2 h
Horas desde la última inspección (DUI)	19 meses

HELICE N°2	
Marca	Hartzell
Modelo	HC-B3TN-5G
N° de serie	BV-8141
Horas totales (TG)	19758 hs
Horas desde última recorrida general (DURG)	1441.5 h
Horas desde la última inspección (DUI)	15 meses

PESO Y BALANCEO AL MOMENTO DEL ACCIDENTE	
Peso vacío	4119 kg
Peso del piloto	75 kg
Peso del copiloto	75 kg
Peso del acompañante	95 kg
Peso del combustible	1009 kg
Peso total	5373
Peso máximo de despegue	5700 kg
Diferencia en menos	327 kg

Conforme la última planilla de peso y balaceo del 27 de noviembre de 2013, confeccionada por un TAR habilitado, la aeronave se encontraba dentro de los parámetro establecidos por el fabricante.

1.7 Información meteorológica

Según el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), con datos obtenidos de los registros horarios de la estación meteorológica Mendoza, interpolados a la hora del incidente y visto también el mapa sinóptico de superficie de 21:55 UTC, las condiciones meteorológicas del 04 de septiembre de 2015 eran las siguientes:

Nubosidad	Ninguna
Viento	090°/03 kt
Visibilidad	10 km
Fenómenos Significativos	Ninguno
Temperaturas	20.6 C°
Humedad Relativa	26° %
Presión al nivel del mar	1020.0 hPa

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Las comunicaciones entre la aeronave y la TWR de vuelo se realizaron en forma fluida y sin interrupciones.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

Ubicación	Aeropuerto Int. “El Plumerillo” – prov. de Mendoza
Coordenadas	34° 49’ 54’’ S 068° 47’ 34’’ W
Superficie	Hormigón
Dimensiones	2835 x 54m
Orientación magnética	18/36
Elevación	704 m sobre el nivel medio del mar
Horario de operación	H24

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave LV-ZEB una vez estacionada en la posición 5-B de la plataforma comercial del Aeropuerto Internacional Francisco Gabrielli “El Plumerillo” de la provincia de Mendoza, el piloto es advertido por personal de rampa de que salía humo del tren de aterrizaje izquierdo. Con celeridad, personal de la empresa Intercargo, actuó el extinguidor que se encontraba ubicado al frente de la posición asignada sobre el conjunto de freno N° 1.

El SEI (Servicio de Extinción de Incendio) fue activado por personal de la torre de vuelo. Luego del análisis a la aeronave, determinó que su intervención no era necesaria.

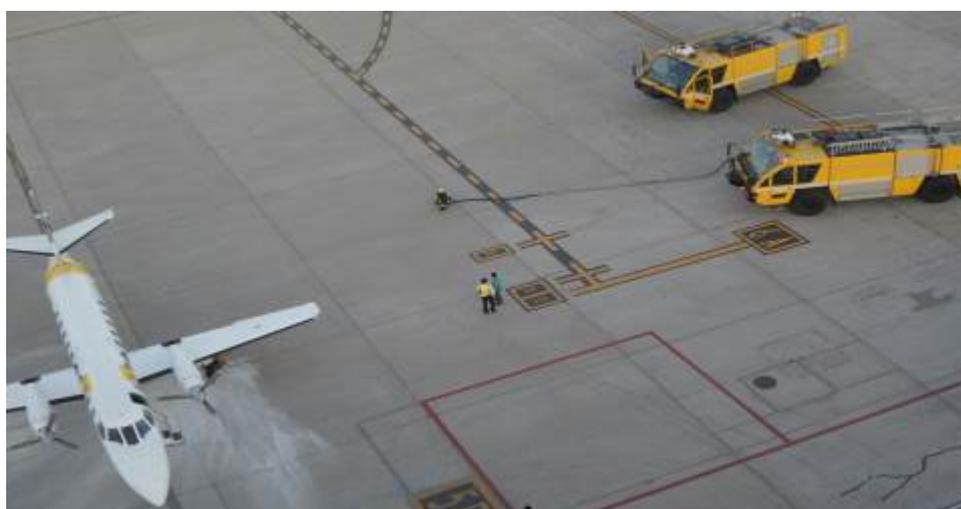


Fig. 3: Vista de la aeronave posterior al suceso.

1.13 Información médica y patológica

No se detectaron evidencias médico-patológicas de los tripulantes relacionadas con la causa y efecto del incidente.

1.14 Incendio

Solo se observaron indicios de sobre temperatura en componentes del conjunto de freno de referencia.



Fig. 4: Vista del conjunto de freno con indicios de sobrecalentamiento.

1.15 Supervivencia

La tripulación y el pasajero resultaron ilesos. Abandonaron la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

Al arribar al lugar del incidente la aeronave permanecía en la posición 5-B del aeropuerto de referencia. El personal técnico aeronáutico que se encontraba trabajando en la aeronave, manifestó en forma verbal que el humo generado fue a consecuencia del contacto de fluido hidráulico con el disco de freno que se encontraba con alta temperatura, debido a la pérdida del mismo por el sello del émbolo actuador con el cilindro.

Citado personal, corroboró luego de una inspección visual, que no hubo en la zona del block de freno y en la oportunidad del suceso aportes de otros fluidos por fugas en la aeronave que pudieran haberse sumado.

Acción correctiva: “Se desmontó conjunto de freno P/Nº: 2-1203-3, S/Nº: 2287, según MM, Cap. 32-13-10, instalándose P/Nº: 2-1203-3, S/Nº: 117, según MM 32-43-10.”

Se solicitó a un TAR habilitado un Informe Técnico para determinar la posible causa de la pérdida de líquido hidráulico en el conjunto de freno N/P: 2-1203-3, S/N: 2287.

El correspondiente informe concluye:

El 11 de febrero de 2016 en presencia del Investigador Técnico de la JIAAC, se procedió al desarme y evaluación según BF Goodrich Overhaul Manual Issued 31 October 1978. Se realiza un control dimensional de los componentes dando como resultado que los P/Nº 40-387 Spring, Helical Compression habían perdido la dimensión, esto fue como resultado por el método de comparación con uno nuevo...

Estos resortes en particular son los encargados de hacer retroceder la pastilla de freno para que no quede rozando con el disco.

Según nuestra experiencia creemos que la pérdida de eficacia de los resortes determinó el mal funcionamiento del conjunto, haciendo que las pastillas de freno no retrocedieran y siguieran friccionando con el conjunto haciendo que la temperatura terminara degradando los o’ring permitiendo la fuga de hidráulico que finalmente provocara la humareda negra que el operador de rampa observara.”



Fig. 5: Vista del conjunto de freno desarmado.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenece a una empresa habilitada para la explotación de Servicios no Regulares Internos de Transporte Aéreo de Pasajeros y Carga utilizando Aeronaves de Reducido Porte; y Servicios no Regulares Internos e Internacionales de Transporte Aéreo de Pasajeros, Cargas y Correo utilizando Aeronaves de Gran Porte. Posee Anexo I y II.

1.18 Información adicional

El incidente fue notificado a la JIAAC por el Operador de Turno de AROAIS del Aeropuerto de Mendoza.

La aeronave involucrada en el suceso se encontraba realizando un vuelo de transporte sanitario.

El mantenimiento estaba a cargo de un TAR habilitado, el cual le otorgó su condición de aeronavegabilidad el 29 de julio 2015. En la orden de trabajo consta la realización de todos los ítems establecidos por el fabricante en el manual de mantenimiento.

Con referencia al conjunto de freno, la documentación exhibida por el TAR de las inspecciones y la acciones correctivas realizadas fueron acordes con los procedimientos impartidos por el manual del fabricante, dando cumplimiento de la ADs 2000-17-01 Brake Sistem. ...”*Las acciones específicas pretendidas en esta AD es prevenir el mal funcionamiento del sistema de frenos de la rueda que podrían resultar en un incendio en las zonas de los frenos*”...

Adjunto “A” Breve descripción del ADs 2000-17-01.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

El TAR que confeccionó el informe técnico, al no poseer un banco de prueba de acuerdo al manual del fabricante (B F Goodrich) para realizar la inspección de los resortes de los conjuntos de freno, utilizó un método de comparación y control dimensional propio para determinar el estado y condición de los resortes desmontados. Los valores obtenidos dieron como resultados que las dimensiones de los resortes se encontraban un 18% menor de la longitud de uno nuevo sin estar sometidos a carga.

B F GOODRICH ENGINEERED SYSTEMS DIVISION
2-1203 SINGLE DISK BRAKE

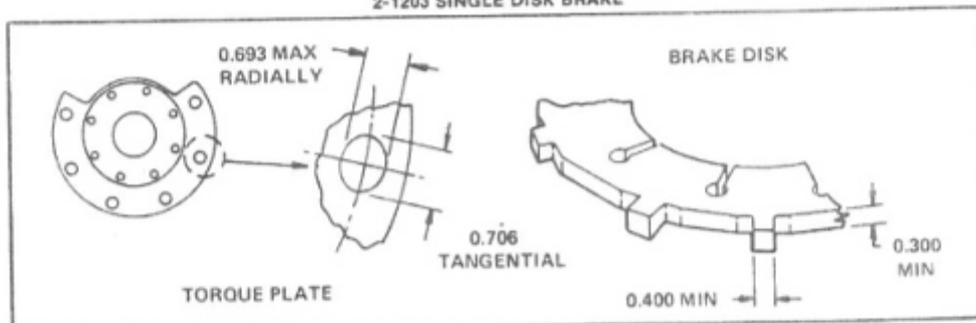


Figure 2. Disk and Torque Plate Inspections

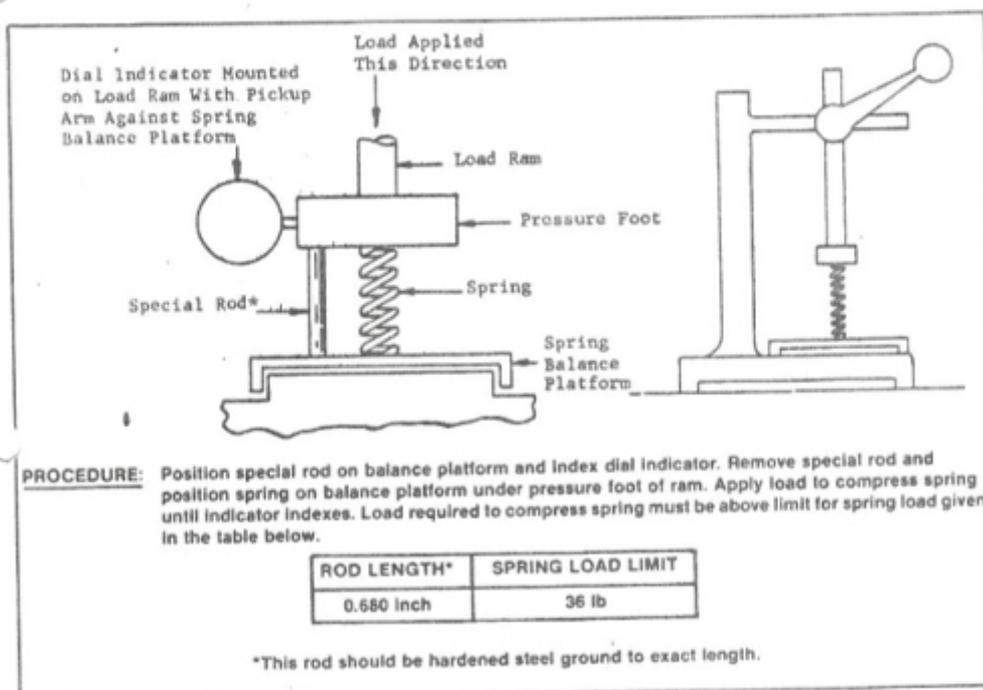


Figure 3. Spring Inspection

2. ANALISIS

2.1 Introducción

El análisis se enfoca fundamentalmente en el aspecto técnico, ya que hasta el momento del suceso, no se detectaron indicios que pudieran indicar fallas operativas.

2.2 Aspectos técnicos

Del análisis de la documentación técnica, surge que la aeronave tenía su Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia, con el correspondiente formulario DA 337 del año en curso e inspecciones adecuadas de acuerdo a la normativa vigente.

A efectos de enmarcar el análisis del suceso tomando como premisa el informe técnico presentado por el TAR donde plantea como hipótesis el mal funcionamiento del conjunto de freno motivado por el defecto dimensional en los resortes que cumplen el trabajo de mantener separado el émbolo que presionan los discos de freno, permitiendo el contacto permanente, elevando la temperatura y degradando así los o'ring, originando la fuga de hidráulico que finalmente provocara la humareda.

Adjunto "B"- Descripción del freno tren principal de aterrizaje.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

Los pilotos poseían las licencias y habilitaciones para efectuar el vuelo y sus aptitudes psicofisiológicas se encontraban en vigencia.

El personal de mantenimiento poseía las licencias y habilitaciones adecuadas y su aptitud psicofisiológica se encontraban en vigencia.

La aeronave tenía los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula en vigencia.

El peso y el centro de gravedad de la aeronave correspondían a los límites prescritos por el manual de vuelo del avión.

No se detectaron indicios que indicaran la ocurrencia de fallas de origen operativo que influyeran en la ocurrencia del suceso.

En la inspección post vuelo, personal idóneo constató que no hubo con antelación y en oportunidad del incidente fugas de líquidos inflamables de otros sistemas.

Durante el suceso el conjunto de freno presentaba altas temperaturas.

El conjunto de freno fue desarmado y analizado por un TAR habilitado en presencia de un investigador técnico de la JIAAC. Se observó que los o´ring se encontraban deteriorados como así también las dimensiones de los resortes.

El TAR emitió un informe técnico que plantea como hipótesis que la magnitud dimensional en menos de los resortes originó el mal funcionamiento del conjunto (pérdida de líquido hidráulico por excesivo calentamiento).

Las condiciones meteorológicas no constituyeron un factor en el suceso.

3.2 Conclusiones del análisis

En un vuelo de traslado sanitario, en la fase de rodaje y estacionamiento, pérdida de líquido hidráulico en el conjunto de freno del tren principal de aterrizaje izquierdo debido a la degradación de la empaquetadura por alta temperatura del émbolo actuador, debido al contacto permanente con el disco de freno por defecto en los resortes retractores.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

De lo sustanciado y habiéndose comprobado documentalmente las tareas de mantenimiento, inspecciones y el cumplimiento de ADs, que fueron cumplidas en tiempo y forma acordes con los procedimientos impartidos por el manual del fabricante y la autoridad de aplicación, no surgen elementos plausibles por los cuales se puedan realizar recomendaciones pertinentes en la ocurrencia del incidente.

5. REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la AUTORIDAD AERONÁUTICA en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Resolución que lo aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo (Disposición N° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas -19 JUL 02- publicada en el Boletín Oficial del 23 de Julio 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) Av. Azopardo 1405, esquina Av. Juan de Garay

(C 1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección Email: info@anac.gov.ar

BUENOS AIRES,

Investigador: Sr. Julio César PACHECO

Sr. Augusto J. De Santis
A/C Área técnica y Laboratorio

**Adjunto “A” Breve descripción del ADs 2000-17-01
(Texto Original)**

Federal Aviation Administration

RGL Home

Airworthiness Directive

▶ **Federal Register Information**

▼ **Header Information**

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
Federal Aviation Administration
14 CFR Part 39 [65 FR 50909 8/22/2000]
Docket No. 99-CE-62-AD; Amendment 39-11874; AD 2000-17-01
RIN 2120-AA64
Airworthiness Directives; Fairchild Aircraft, Inc. Models SA226-T, SA226-AT,
SA226-T(B), SA226-TC, SA227-AT, SA-227-TT, and SA-227-AC Airplanes

PDF Copy (If Available):

▼ **Preamble Information**

AGENCY: Federal Aviation Administration, DOT

ACTION: Final rule

SUMMARY: This amendment supersedes Airworthiness Directive (AD) 92-01-02, which currently requires you to accomplish the following on certain Fairchild Aircraft SA226 and SA227 series airplanes: modify the parking brake system; and inspect (repetitively) certain landing gear brake assemblies. That AD resulted from wheel brake system malfunctions on several of the affected airplanes where regular brake system maintenance had been performed. This AD retains the modification and inspection requirements of AD 92-01-02 and incorporates inspection and replacement requirements for additional landing gear brake assemblies. The actions specified by this AD are intended to prevent wheel brake system malfunctions that could result in a fire in the brake area.

Initial Inspection: For all affected airplanes equipped with a B.F. Goodrich landing gear brake assembly, part number 2-1203, 2-1203-1, 2-1203-3, or an FAA-approved equivalent part number, inspect and conduct measurements of the brake wear and clearance limits.

(Traducción)

Administración Federal Aviación

Directiva de aeronavegabilidad

▶ Registro Información Federal

▼ Información de encabezado

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

Administración Federal Aviación

14 CFR Parte 39 [65 FR 50909 8/22/2000]

Expediente No. 99-CE-62-AD; Enmienda 39-11874; AD 2000-17-01

RIN 2120-AA64

Directivas de Aeronavegabilidad; Fairchild Aircraft, Inc. Los modelos SA226-T, AT-SA226, SA226-T (B), SA226-TC, SA227-AT, SA-227-TT, y SA-227-AC Aviones

▼ Información Preámbulo

Agencia: Administración Aviación Federal, DOT

ACCIÓN: Regla final

RESUMEN: Esta enmienda reemplaza a la Directiva de Aeronavegabilidad (DA) 92-01-02, que actualmente requiere que se logre lo siguiente en ciertas aeronaves Fairchild Aircraft series SA226 y SA227: modifique el sistema de freno de estacionamiento, e inspeccione (repetitivamente) ciertos conjuntos de freno del tren de aterrizaje. Esa DA surgió del mal funcionamiento del sistema de frenos de la rueda en varias de las aeronaves afectadas en las que se había realizado el mantenimiento regular del sistema de frenos. Esta DA conserva los requisitos de inspección y modificación de la DA 92-01-02 e incorpora requisitos de reemplazo e inspección para conjuntos de freno del tren de aterrizaje adicionales. Las acciones especificadas por esta DA tienen la intención de prevenir el mal funcionamiento del sistema de frenos de la rueda que podría provocar un incendio en la zona de frenos...

...Inspección inicial: Para todas las aeronaves afectadas equipadas con un conjunto de frenos del tren de aterrizaje B.F. Goodrich, número de parte 2-1203, 2-1203-1, 2-1203-3, o un número de parte equivalente aprobado por la FAA, inspeccione y tome las medidas de los límites de la distancia libre y desgaste del freno...

Adjunto "B". Descripción del freno tren principal de aterrizaje

