



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

ADVERTENCIA 204/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, 06 de enero de 2017.

DIRIGIDO A:

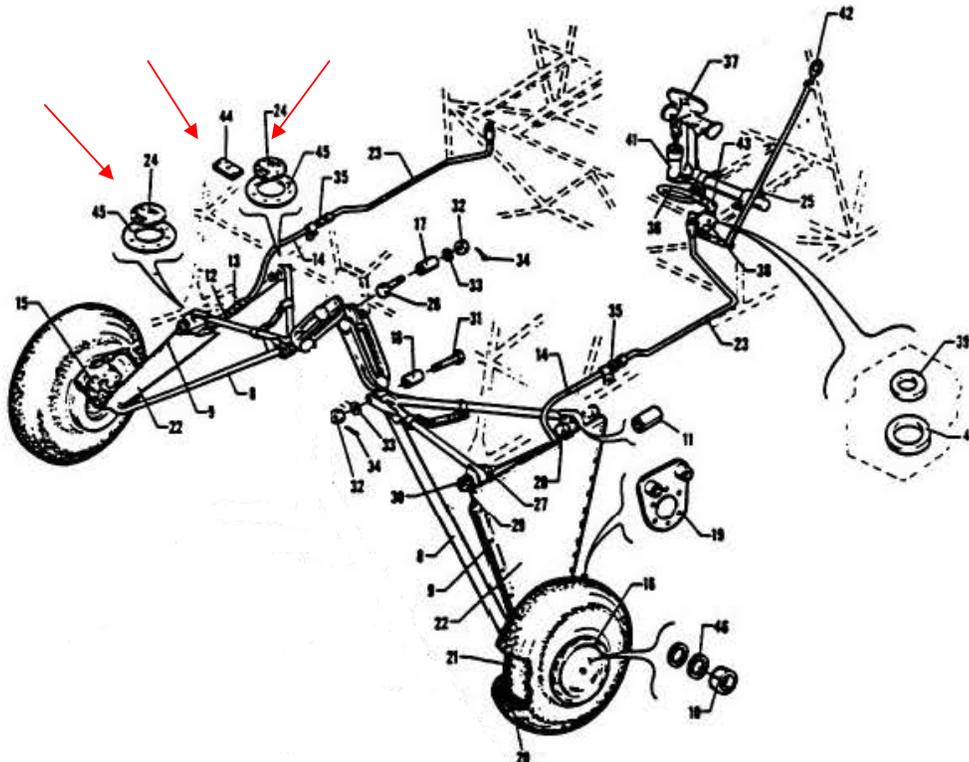
Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves marca PIPER / CHINCUL / LAVIA, modelos PA-25, PA-25-235 y PA-25-260, todos los números de series.

MOTIVO:

Falta de los sellos de los trenes de aterrizaje P/N 60173-00 y 60176-00, y los aros P/N 60174/5-00.

ANTECEDENTES:

- 1- En diciembre del 2016, durante una inspección a una aeronave PA-25-235 se detectó que faltaban los componentes que sellan el pasaje de los herrajes del tren de aterrizaje y la manguera del freno a través del recubrimiento de la parte inferior del fuselaje.
- 2- Estos sellos pueden observarse como ítems 24, 44 y 45 de la Figura 14 del IPC, extracto de la cual se adjunta a continuación:

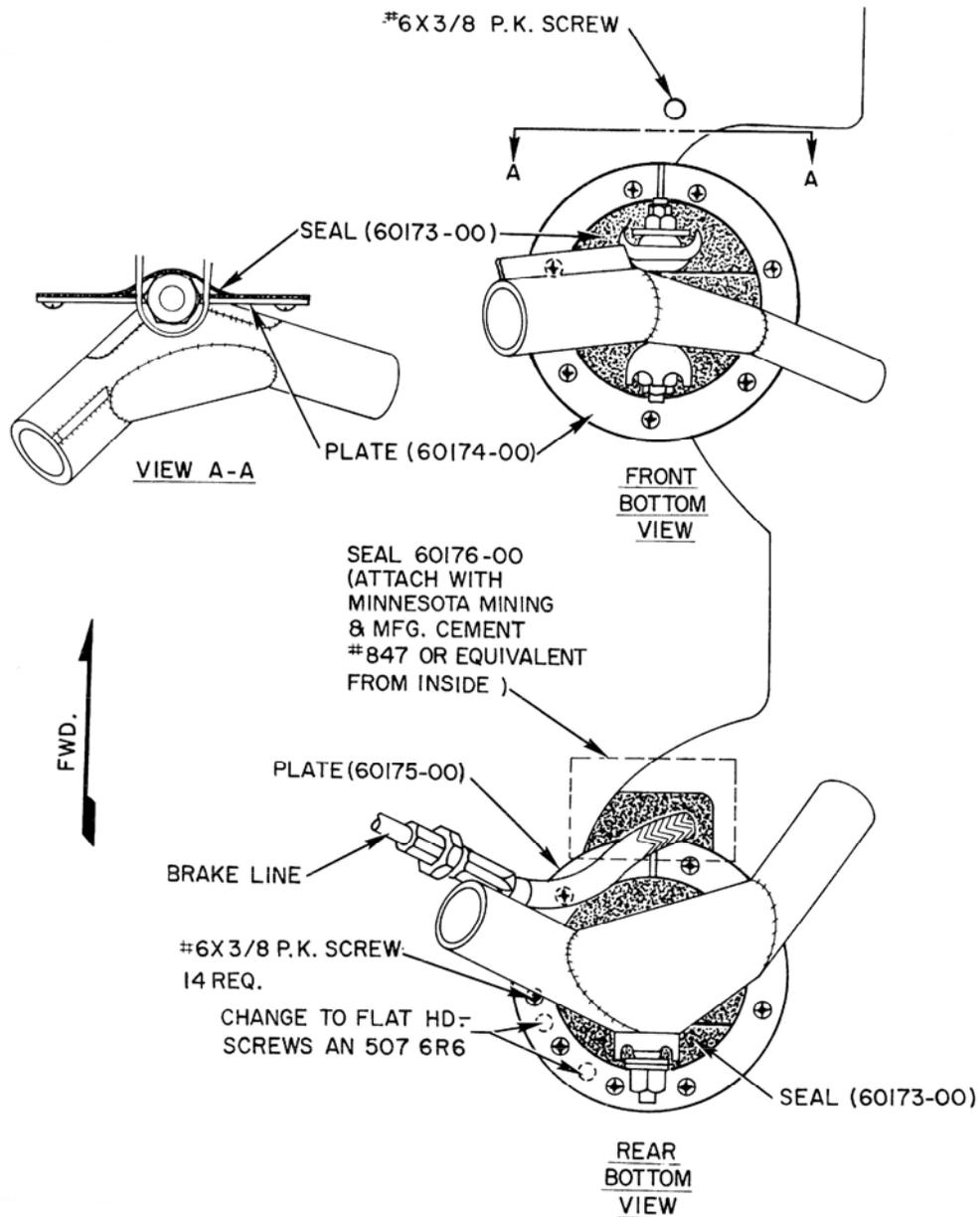




ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

- 3- En el año 1964 PIPER emitió el SB N°221, aplicable a un número acotado de PA-25-235, desarrollado para evitar el ingreso a cabina de gases provenientes del escape del motor a través de los espacios existentes entre los herrajes de los trenes de aterrizaje derechos y el recubrimiento inferior del fuselaje, mediante la instalación de un sistema de sellos, los que fueron incluido en el Piper Kit N° 756 824. Entre otros componentes, el mencionado KIT contenía los sellos P/N 60173-00 y 60176-00, y los aros P/N 60174-00 y 60175-00. A continuación se adjunta parte del SB 221, en el que se muestra como se instala el Piper Kit N° 756824





ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

- 4- Tiempo después la FAA emitió la Airworthiness Directive 64-24-05 PIPER, requiriendo la aplicación del PIPER Service Bulletin N°221.
- 5- A continuación se adjuntan unas fotografías de la aeronave inspeccionada, en las que se puede ver efectivamente que sin la instalación de estos sellos, existen espacios entre los herrajes de los trenes principales y el recubrimiento inferior del fuselaje, por donde pueden ingresar gases de escape a cabina.



Tomas izquierdas



Tomas izquierdas



Toma derecha trasera



Toma derecha delantera

- 6- El requerimiento tanto del SB como de la AD que los sellos sean instalados solo del lado derecho tiene por fundamento que el diseño original de los PA-25 tiene pipa de salida de los escapes solo del lado derecho del fuselaje. Ahora bien, para aquellas aeronaves que tuviesen el escape modificado, con pipas de salida de ambos lados del fuselaje, deberían instalarse estos sellos en ambos trenes de aterrizaje.



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

RECOMENDACIONES:

En base a lo arriba indicado, se recomienda lo siguiente:

- 1- Que toda aquella aeronave a la que aplique esta Advertencia, sea inspeccionada para verificar que tanto los sellos de los herrajes de los trenes de aterrizaje P/N 60173-00 y 60176-00, y los aros P/N 60174-00 y 60175-00, están correctamente instalados de acuerdo a lo indicado en el IPC y en el Piper SB 221.
- 2- En toda aeronave que tenga instalado un escape con Pipas de Salida en ambos lados del fuselaje, se recomienda se instalen estos sellos también en los herrajes del tren de aterrizaje izquierdo.

DOCUMENTACION ASOCIADA:

- 1) IPC del PA-25.
- 2) PIPER SB 221.
- 3) FAA Airworthiness Directive 64-24-05 PIPER.

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