

## ADVERTENCIA 249/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, 08 de abril de 2019.

### **DIRIGIDO A:**

Talleres Aeronáuticos de Reparación, Propietarios y Operadores de aeronaves marca PIPER / CHINCUL / LAVIASA modelos PA-25, PA-25-235 y PA-25-260

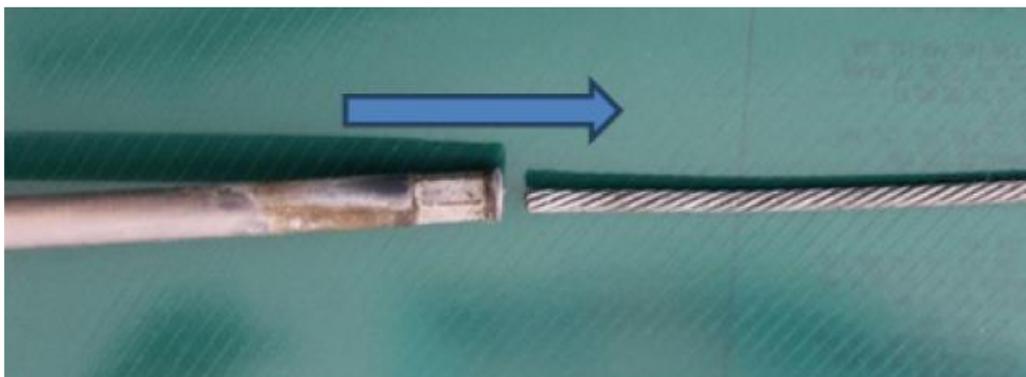
### **MOTIVO:**

Falla en los comandos de motor.

### **ANTECEDENTES:**

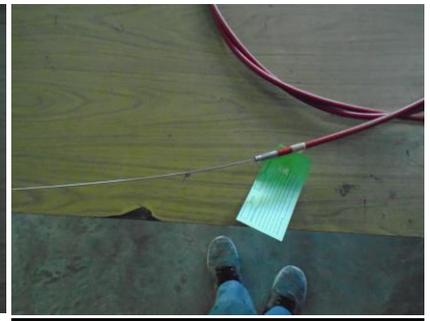
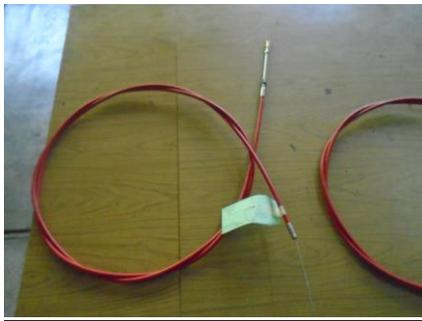
1- En enero del 2017 se accidentó una aeronave PA-25-235. Finalizada la investigación, la JIAAC determinó que el accidente se produjo a raíz de *“una sustancial disminución en la entrega de potencia de la planta motriz que impidió que la aeronave mantuviera su línea de vuelo, circunstancia que obligó al piloto a realizar un aterrizaje de emergencia. Dicho suceso ocurrió debido al desprendimiento del cable del acelerador del casquillo conector en el comando de potencia”*

En el lugar del accidente, se detectó que el comando del acelerador en cabina estaba desprendido del cable que accionaba el acelerador, tal como se puede apreciar en las siguientes fotografías.



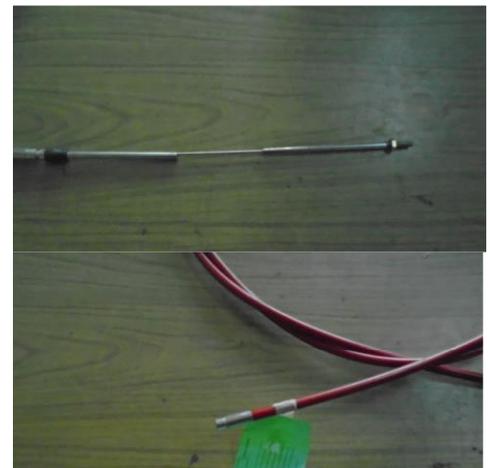
2- El Catálogo de Partes de la aeronave, aplicable a los modelos PA-25-150, -235 y -260, en la figura 20, se indica que los cables de comandos de motor, del tipo PUSH – PULL, son el CABLE DE CONTROL DEL ACELERADOR, ítem 47, P/N 30929-02 (CABLE ASSEMBLY – Throttle control) y el CABLE DE CONTROL DEL MEZCLA, ítem 46, P/N 30848-02 (CABLE ASSEMBLY – Mixture control).

3- Se pudo constatar en las instalaciones del fabricante de la aeronave y poseedor actual de los CT correspondientes, LAVIA SA, que estos CABLES DE CONTROL son fabricados por un proveedor nacional de la empresa, y que los mismos están constituidos básicamente por una VAINA flexible, una TRIPA maciza de ACERO INOXIDABLE de diámetro 1.9 mm (0.075”) en el P/N 30848-02 y de 2.00 mm 0.077” en el P/N 30929-02, y un TERMINAL prensado en uno de sus extremos. Se adjuntan fotografías generales que muestran el aspecto de estos Cables de Control.



4- En los cables originales se pudo comprobar que las Tripas pueden ser desplazadas dentro de la Vaina lo suficiente como para dejar expuesta la zona donde está prensado el terminal, componente empleado para su fijación a la Palanca de Comando.

5- En esta posición, el extremo de la tripa que se fijaría al comando del carburador desaparece dentro de la vaina. No obstante ello, posteriormente la tripa puede ser desplazada para que dicho extremo nuevamente salga de la Vaina, y pueda ser reinstalada en el comando del accesorio.



6- Teniendo en cuenta los requerimientos regulatorios, el Apéndice D del RAAC 43 requiere, para este componente en particular:

(c) Que toda persona habilitada que efectúe una Inspección Anual o de 100 horas, inspeccionará (cuando corresponda) los siguientes componentes del conjunto de cabina y puesto de pilotaje:

(5) Los comandos de vuelo y del motor: determinando si la instalación o la operación es inadecuada

7- Y teniendo en cuenta la documentación del fabricante, la Guía de Inspección de las aeronaves PA-25, PA-25-235 y PA-25-260, requiere:

1- En el GRUPO CABINA: “Inspect engine controls for travel and freedom of movement”

2- En el GRUPO MOTOR: “Inspect throttle, carburetor heat, mixture and propeller governor controls for travel and operating conditions”

**RECOMENDACIONES:**

En base a lo arriba indicado, se recomienda a los TAR que durante las inspecciones de 100 hs o anuales a las aeronaves comprendidas en esta Advertencia, procedan de la siguiente manera:

- 1- Inspeccionar las conexiones de los Cables de Control de Acelerador y Mezcla al carburador, y determinar si la tripa es un alambre macizo de acero inoxidable o un cable trenzado, y en el caso de ser un alambre, medir su diámetro.
- 2- Si se encontró instalado un cable trenzado o un alambre que no cumpla las características indicadas en ANTECEDENTES 3-, el conjunto no es original, por lo que debe ser cambiado por uno original provisto por el fabricante.
- 3- Si se encontró instalado un alambre que cumple las características indicadas en ANTECEDENTES 3-, entonces:
  - a. Desconectar los Cables de Control de Acelerador y de Mezcla, tanto de sus fijaciones a las Palancas de Comando como también a los comandos de los carburadores.
  - b. En cabina, deslizar los terminales hacia afuera de las vainas, hasta dejar al descubierto el sector donde los terminales están prensados a las tripas.
  - c. Inspeccionar esta zona por corrimiento de la tripa respecto del terminal o terminal mal prensado.
  - d. Si esto es detectado en algún Cable de Control, el mismo debe ser cambiado por uno original provisto por el fabricante.
  - e. Si no se detecta lo indicado en c., instalar nuevamente los extremos de los Cables de Control, regulando las conexiones al carburador.

**Ing. Aer. Gabriel SPINOZZI**  
Jefe Departamento Aviación General  
Dirección de Aeronavegabilidad