



**DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD (DNA)
DIRECCION AVIACION GENERAL (DAG)
REPUBLICA ARGENTINA**

ADVERTENCIA 030/DAG

La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede afectar la seguridad de operación de las aeronaves que se detallan. La misma se emite solamente a los efectos de informar y cualquier recomendación de acción correctiva no tiene carácter mandatorio.

Buenos Aires, 20 de enero de 2004.

DIRIGIDO A: Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR) habilitados con alcance para aeronaves marca Piper/Chincul/LAVIASA, modelos PA-25 Series; propietarios y operadores de estos modelos de aeronaves.

MOTIVO: Posibilidad de obturación del filtro-colador de los tanques de combustible.

ANTECEDENTES: Se ha recibido un Informe de Dificultades en Servicio confeccionado por un inspector de la DAG reportando que en varias inspecciones de campo se encontró semi-tapado el filtro-colador (strainer) de los tanques de combustible. La configuración del sistema de combustible en las aeronaves citadas, es tal que el suministro de combustible al motor queda supeditado al pasaje a través de un filtro-colador. La obturación de dichos filtros podría provocar situaciones de inseguridad, pudiendo llegarse en casos extremos a una detención del motor en vuelo.

Asimismo y como resultado de la investigación del accidente ocurrido a la aeronave Piper PA-25, matrícula LV-GRW, la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) determinó la detención de su motor en vuelo, lo que produjo un posterior aterrizaje forzoso con capotaje de la aeronave en tierra y fallecimiento del piloto. Durante la investigación del accidente, luego de desmontarse la válvula de corte de combustible, se encontró la malla metálica del filtro-colador con suciedad y barro, lo que podría haber impedido el flujo normal de combustible al motor. Además se encontró corrosión en el cuerpo de la válvula. En la Figura 1 puede apreciarse tanto la válvula de combustible como su malla metálica.



Figura 1

La inspección de este filtro no figura específicamente en la Guía de Inspección (Periodic Inspection Report, P/N 230-204) de Piper para las aeronaves PA-25 Series, lo que preventivamente ameritaría una inspección anual al menos para observar su estado. Existen dos clases de PA-25 bien diferenciados por la configuración de su sistema de combustible:

-Los que tienen un único tanque de combustible en el fuselaje, ubicado entre el motor y la tolva de producto, y

-Los que tienen un tanque de combustible en cada ala.

En los primeros hay únicamente un filtro-colador por tanque y por aeronave, mientras que en los segundos hay dos por tanque, es decir, cuatro por aeronave.

RECOMENDACION: Teniendo en cuenta lo precedente, esta Dirección recomienda:

- 1º) A los Representantes Técnicos de los TAR, proceder a inspeccionar por estado y condición todos los filtros-colador (strainer-fuel tank) que forman parte de los tanques de combustible de las aeronaves, en cada inspección por Habilitación Anual o de 100 horas de las aeronaves. Tener presente que estos tipos de filtros se encuentran presentes en varias aeronaves de distintas marcas y modelos, pudiéndose citar, por ejemplo, el Boyero IA 20 y todos los modelos de aeronaves marca Luscombe.
- 2º) A los propietarios y operadores de las aeronaves se les recomienda hacer inspeccionar los filtros-colador en un TAR habilitado, tan pronto como les sea posible.
- 3º) Se aprovecha la presente Advertencia para que los TAR, propietarios y operadores tomen conocimiento de la importancia que tiene un adecuado mantenimiento del sistema de combustible y grupo motor de una aeronave, habida cuenta que una detención de motor en vuelo sin posibilidad de su reencendido, provocará como mínimo un aterrizaje de emergencia con consecuencias graves, en la mayoría de los casos, tanto en la estructura de las aeronaves como en sus tripulantes. Se recomienda la lectura de la Circular de Asesoramiento [CA: 20-105A](#), "Prevención de Accidentes por Pérdida de Potencia del Motor", la cual provee información y alerta sobre las circunstancias que rodean a los accidentes provocados por pérdida de potencia y recomienda acciones para prevenir tales accidentes.
- 4º) Se recuerda a todos los TAR lo siguiente:
 - a) Para las inspecciones anuales y de 100 horas, el DNAR Parte 43, Apéndice D, Ítem (d)(6) requiere la inspección de los comandos del motor, para verificación de defectos, inadecuado recorrido e incorrecto aseguramiento.
 - b) Para las inspecciones anuales y de 100 horas, el DNAR Parte 43, Apéndice D, Ítem (d)(10) requiere la inspección de todos los sistemas del grupo motor, para verificación de instalación inadecuada, mala condición general, defectos o fijación defectuosa.

Para obtener mayor información o efectuar cualquier consulta respecto a la presente Advertencia dirigirse a la División Ingeniería de la DAG:

Tel: (011) 4508-2105

Fax: (011) 4576-6404

E-mail: av.general@fibertel.com.ar

Página Web: www.dna.org.ar

Ing. Aer. Ricardo E. Olmedo
Director de Aviación General