



# ANAC

Administración Nacional  
de Aviación Civil  
Argentina

## ADVERTENCIA 123/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, 03 de septiembre de 2012.

**DIRIGIDO A:** Operadores de aeronaves PIPER PA-11.

**MOTIVO:** Instalación peligrosa de tanque compensador de combustible.

**ANTECEDENTES:**

- 1) Durante una inspección realizada por personal del Departamento de Aviación General a una aeronave Piper PA-11 en la provincia de Buenos Aires, se detectó una incorrecta instalación de las líneas de sistema de combustible.
- 2) En las fotos que se anexan, se puede observar la instalación objetada.

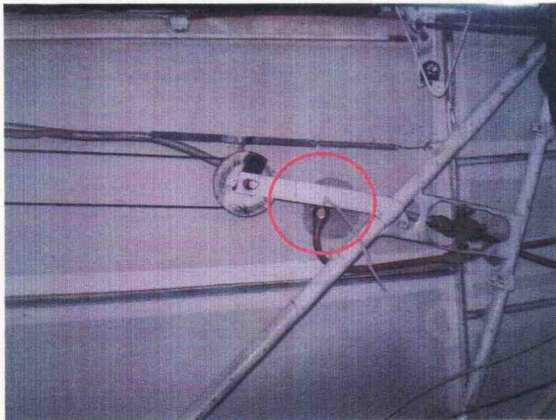


FOTO N° 1

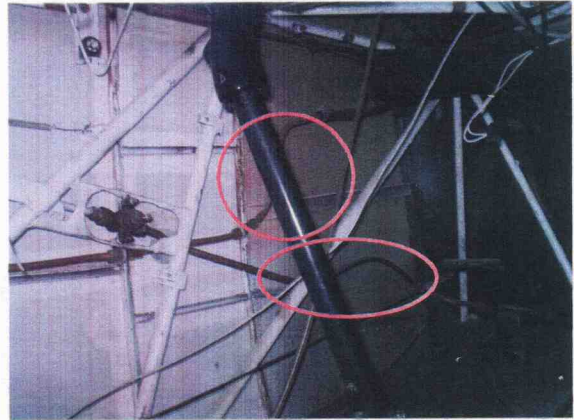
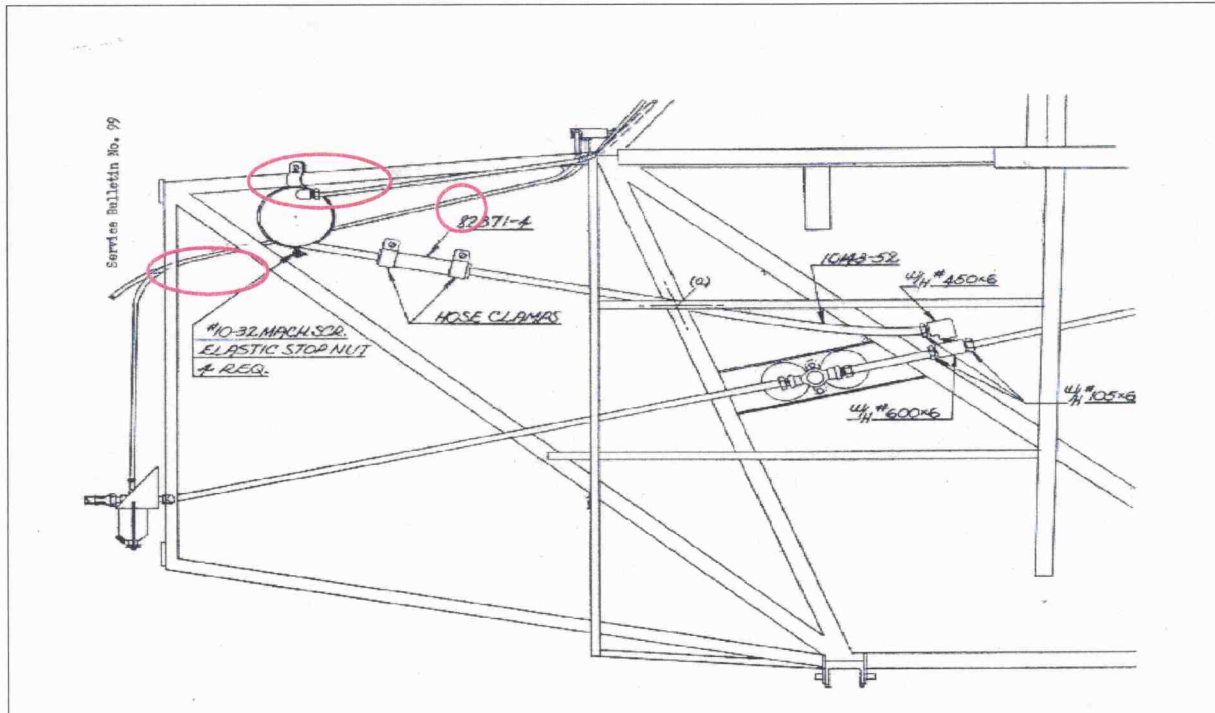


FOTO N° 2

- 3) En el año 1948, la FAA emitió la FAA AD 48-03-03, mediante la cual requiere la instalación de un TANQUE COMPENSADOR en el sistema de combustible.
- 4) A su vez, PIPER emitió el 29 de julio de 1947, el SERVICE BULLETIN N° 99, que describe tanto los elementos a ser instalados como el ruteo de las líneas de combustible que deben ser seguidos para la instalación de este TANQUE COMPENSADOR.
- 5) Se puede apreciar fácilmente las diferencias en los ruteos de las líneas de combustible entre las fotos del párrafo 2 y la última figura del SB 99.
- 6) A continuación se ve esta última figura del mencionado SB, donde se describe el ruteo de las líneas de combustible.



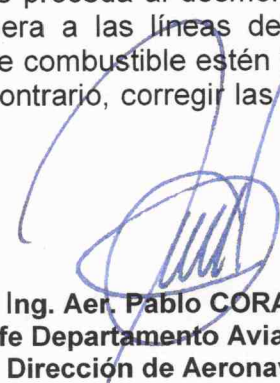
Nótese que en la FOTO N°1, se aprecia que la conexión del tubo de cobre, proveniente de la salida del tanque compensador, a la línea de aluminio, proveniente del tanque del ala, no conforma lo indicado en el SB, ya que la conexión entrante a la TEE debería ser por arriba, mientras que la foto indica que la conexión entrante es desde abajo

Nótese que en la FOTO N° 2 se aprecian unas "S" en las líneas que van desde la válvula de corte hacia el parallamas, y desde el compensador hacia la TEE, cuando estas curvas no deberían existir

- 7) Tanto actualmente el FAR 23 como antiguamente el CAR 3 o CAR 4a, requieren que la aeronave tenga al menos un punto desde dónde todo el combustible pueda ser drenado en su posición normal en tierra. Con este requerimiento se prohíbe la existencia de instalaciones que contengan tramos que sufran el efecto SIFON, ya que, en el caso que el combustible tenga agua, es justamente allí dónde se decantará mientras que la aeronave no opera. De esta forma, al realizar el drenaje previo al inicio de la operación, el agua acumulada en esos SIFONES no sería drenada, perdiéndose de esta manera la utilidad del drenaje previo a la operación.

#### **RECOMENDACIONES:**

En base a lo arriba indicado, esta Departamento recomienda que durante el próximo ingreso de una aeronave PIPER PA-11 a un TAR, se proceda al desmonte del lateral izquierdo de la cabina, accediéndose de esta manera a las líneas del sistema de combustible. Seguidamente, verificar que las líneas de combustible estén instaladas de acuerdo a lo indicado en el PIPER SB N° 99, de lo contrario, corregir las instalaciones no conformes.

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