



# ANAC

Administración Nacional  
de Aviación Civil  
Argentina

## ADVERTENCIA 128/DAG

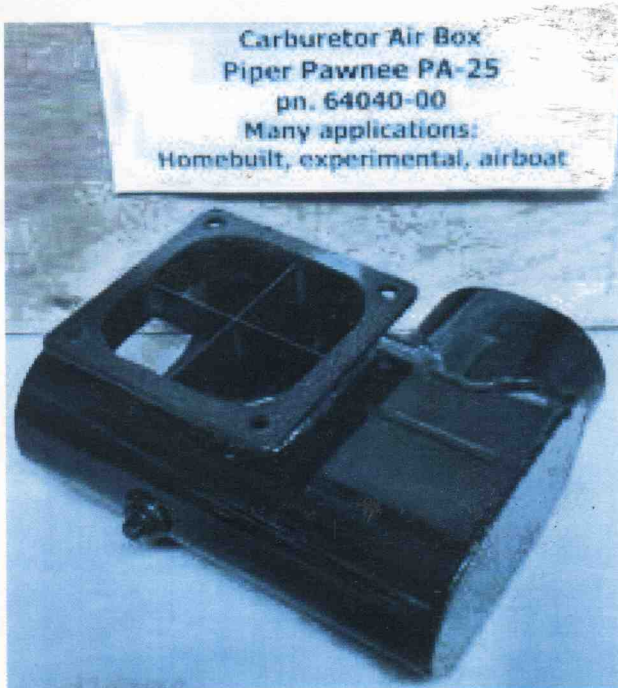
La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede resultar de interés para Talleres Aeronáuticos de Reparación, operadores y/o propietarios de aeronaves, por tal motivo la misma se emite a los efectos de informar, y las recomendaciones en ella contenidas no tienen carácter mandatorio.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 04 de abril de 2013.

**DIRIGIDO A:** Operadores de aeronaves Piper / Chincul / Lavia SA PA-25 y Piper / Chincul PA-28-140, -150, -160 y -180

**MOTIVO:** Posible restricción del flujo de aire a la entrada del carburador y reducción de potencia entregada por el motor.

**ANTECEDENTES:** El 27 de marzo la FAA emitió el SAIB CE-13-26, documento que ponen en conocimiento del público la ocurrencia de un accidente en los EEUU a consecuencia del desprendimiento de una aleta de la caja de aire y su atascamiento en el carburador del motor, lo que obligó a realizar un aterrizaje de emergencia, a consecuencia del cual se produjeron daños sobre la aeronave.



En la foto se observa una caja de aire de un PA-25, dónde se aprecia la boca que se fija al carburador.

Esta boca de forma cuadrada con los vértices redondeados, posee unas aletas unidas en forma de cruz, que están soldadas a la boca de la caja de aire.

Estas aletas no tienen una función estructural, sino que están instalados como directores de flujo, para reducir la turbulencia del flujo de aire a la entrada al carburador.

Justamente una de estas aletas es la que se desoldó, y el aire de entrada la obligó a ingresar al carburador, dónde se atascó y produjo una disminución del flujo de entrada

**RECOMENDACIONES:** Tal como lo la FAA, este Departamento recomienda que una vez que el TSI de la caja de aire de las aeronaves Piper / Lavia SA PA-25 (todos los números de serie) y Piper / Chincul PA-28-140, -150, -160 y -180 (s/n 28-1 hasta 28-1760) alcance el TBO del motor, o antes del próximo vuelo si el TSI ya alcanzó el TBO del motor, y posteriormente en cada inspección anual:

- 1- Remover la caja de aire del carburador.
- 2- Inspeccionar visualmente todas las soldaduras de las aletas.

- 3- Reemplazar o reparar toda caja que presente fisuras en los cordones de soldadura o sus zonas aledañas.
- 4- No remover estas aletas en los carburadores que están equipados con ellas.



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