



SERVICE DIFFICULTY ALERT

This Service Difficulty Alert brings to your attention a potential hazard identified by the Service Difficulty Reporting Program. It is a non-mandatory notification and does not preclude issuance of an airworthiness directive.

PIPER AZTEC PA23 250 - EMERGENCY GEAR EXTENSION CONTROL SYSTEM

Following a normal take-off and landing gear retraction, hydraulic fluid was noted leaking from the manual hydraulic hand pump. Attempts to extend the landing gear with standard system or manual hand pump failed due to a complete loss of hydraulic fluid. Emergency gear extension control (EGEC) was deployed but also failed. Fortunately, a crewmember was able to gain access to the (pneumatic) priority valve (Part Number 492-097) pin and pulled it using extreme force. Once the pin was removed, the landing gear extended with normal indications and a successful landing was carried out.

Further investigation of the EGEC system revealed the cables to priority sequence valve (that activates the CO₂ bottle) had been improperly rigged. Upon review of the Piper Maintenance Manual, it was noted that there were no requirements to inspect the EGEC system at a regular interval or after being used.

Piper Aircraft Corporation previously issued Service Bulletin (SB) No. 564, dated 25 April 1977, to carry out an inspection of the EGEC system at next scheduled inspection only.

Piper Aircraft will be updating the Service Manual/Maintenance Manual as part of the recurring 100-hour inspection interval. This revision will be released before year-end.

In the interim, Transport Canada Civil Aviation (TCCA) recommends operators to:

- Inspect the system at next scheduled inspection or maintenance activity as per SB 564

ALERTE AUX DIFFICULTÉS EN SERVICE

Cette alerte aux difficultés en service a pour but d'attirer votre attention sur une condition possiblement hasardeuse qui a été révélée par le Programme de rapports de difficultés en service. Elle est une notification facultative et n'exclut pas nécessairement la publication d'une consigne de navigabilité.

PIPER AZTEC PA23-250 – SYSTÈME DE COMMANDE DE SORTIE D'URGENCE DU TRAIN D'ATERRISSAGE

À la suite d'un décollage normal et de la rentrée du train d'atterrissage, on a remarqué que du liquide hydraulique fuyait de la pompe hydraulique manuelle. Les tentatives de sortir le train au moyen du système normal ou de la pompe manuelle n'ont rien donné, du fait d'une perte complète du liquide hydraulique. La commande du système de sortie d'urgence du train a été utilisée, mais en vain. Heureusement, un membre d'équipage a pu atteindre la goupille, réf. 492-097, de la soupape de priorité (pneumatique) et l'a tirée avec une très grande force. Une fois la goupille enlevée, le train est sorti affichant des indications normales, et l'avion a réussi à atterrir.

Un examen plus poussé de la commande de sortie d'urgence du train a révélé que les câbles allant à la soupape de priorité (qui déclenche une bonbonne de CO₂) avaient été mal réglés. Une revue du manuel de maintenance du Piper a permis de découvrir qu'il n'y avait aucune inspection de cette commande à intervalles réguliers ou après utilisation.

Piper Aircraft Corporation avait publié auparavant le bulletin de service (BS) numéro 564, en date du 25 avril 1977, visant à inspecter la commande de sortie d'urgence du train à la prochaine inspection périodique seulement.

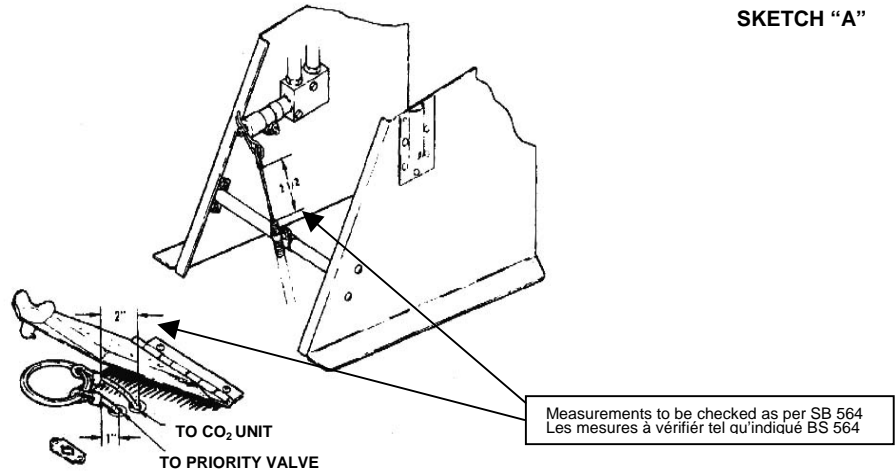
Piper Aircraft va mettre à jour le manuel d'entretien courant et le manuel de maintenance pour que l'inspection ait lieu de façon récurrente selon un intervalle de 100 heures. Cette mise à jour sera publiée avant la fin de l'année.

Pour le moment, Transports Canada, Aviation civile (TCAC) recommande aux exploitants :

- d'inspecter le système à la prochaine inspection périodique ou lors de la prochaine activité de maintenance selon le BS 564;

PIPER AZTEC SERVICE MANUAL

SKETCH "A"



SKETCH "B"

Figure 6-34 Emergency Gear Extender Cable Rigging

- Incorporate the inspection of the system into their maintenance schedule program, hourly or annually
- Inspect system after being used as per SB 564.

- d'intégrer l'inspection du système au calendrier de maintenance selon un intervalle horaire ou annuel;
- d'inspecter le système après utilisation selon le BS 564.

Defects, malfunctions and failures occurring on aeronautical products should be reported to TCCA via CAR 591 Service Difficulty Reporting requirements.

Tout défaut, toute défectuosité ou toute défaillance touchant un produit aéronautique doit être signalé à TCAC, conformément aux exigences de rapport de difficultés en service prévues à l'article 591 du RAC.

For further information, contact a Transport Canada Center, or Mr. Guy Richard, Continuing Airworthiness, Ottawa at 613-941-7466, facsimile 613-996-9178, or email guy.richard@tc.gc.ca

Pour plus de renseignements, communiquer avec un Centre de Transports Canada ou M. Guy Richard, Maintien de la navigabilité aérienne, à Ottawa, téléphone: 613-941-7466 ou télécopieur au 613-996-9178, ou par courrier électronique à l'adresse: guy.richard@tc.gc.ca

For Director, National Aircraft Certification

Pour le Directeur, Certification nationale des aéronefs

Derek Ferguson
Acting Chief, Continuing Airworthiness
Chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne

Note: For the electronic version of this document, please consult the following Web address:

Nota : La version électronique de ce document se trouve à l'adresse Web suivante :