



No.	1/2
N° AV-99-05	
Date 1999-08-11	

SERVICE DIFFICULTY ADVISORY

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

PIPER PA34

TUNNEL BRACKET

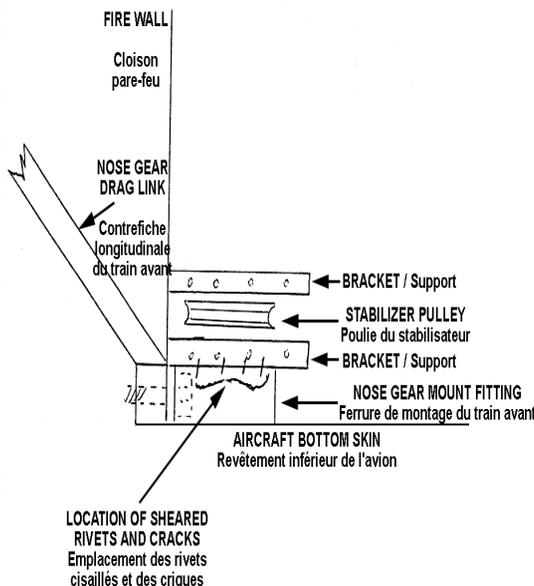
There have been three reported failures of the tunnel bracket, P/N 9554-00, which is located in the fuselage lower forward cockpit area. These failures have prompted the present Advisory to determine if this difficulty is fleet wide.

In the latest case, found as a result of an article in *Feed-Back* magazine issue 1/98, the operator noted that the attach point and firewall moved when force was applied. Further investigation showed that, similar to the other reported cases, the stabilizer pulley bracket was cracked and the rivets were sheared. These rivets attach the bracket and nose gear mount fitting. This failure weakens the gear drag link considerably. Airframe hours on this aircraft were 3329 TSN.

In a previous case in 1990 (3194 hr TSN) the nose gear collapsed on takeoff; in another case in 1997 (5737 hr TSN) the nose gear collapsed on landing. All three cases were found on the PA34-200T model, however this bracket is also on the -200 & -220T Models.

All the submitters indicated that *this is a very difficult area to inspect unless the stabilizer pulley is removed*. In addition, the nut for the gear attach bolt must be removed to see if the gear mount moves. It is possible that towing the aircraft with mechanized equipment could be the main reason for the failure.

This part can be found in the IPC at figure 12, item 14.



LOCATION OF SHEARED RIVETS AND CRACKS
Emplacement des rivets cisailés et des criques

AVIS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE

Cet Avis de difficultés en service a pour but d'attirer votre attention sur un problème possible qui a été révélé par le Programme de rapports de difficultés en service. Il est une notification facultative et n'exclut pas nécessairement la publication d'une consigne de navigabilité.

PIPER PA34

SUPPORT TUNNEL

Trois défaillances du support tunnel de référence 9554-00 se trouvant dans le fuselage, à l'avant au fond du poste de pilotage, ont été signalées. Ces défaillances ont mené à la publication du présent avis, afin de déterminer si ce problème se retrouve au niveau de tout le parc aérien.

Dans le cas le plus récent, découvert grâce à un article de l'édition 1/98 du magazine *Feed-Back*, l'exploitant a remarqué que le point d'attache et la cloison pare-feu se déplaçaient lors de l'application d'une force. Une étude plus poussée a révélé que, comme dans les autres cas signalés, le support de la poulie du stabilisateur comportait des criques et que les rivets étaient cisailés. Ces rivets servent à fixer le support et la ferrure de montage du train avant. Une telle défaillance affaiblit considérablement la contrefiche longitudinale du train avant. La cellule de cet appareil totalisait 3 329 heures depuis sa mise en service initiale.

Dans un cas survenu en 1990 (3 194 heures), le train avant s'était affaissé au décollage; dans un autre cas survenu en 1997 (5 737 heures), le train avant s'était affaissé à l'atterrissage. Ces trois cas sont survenus sur le PA34-200T, mais le -200 et le -220T sont également équipés de ce support.

Tous les exploitants ont souligné *qu'il s'agissait d'une région très difficile à inspecter à moins de démonter la poulie du stabilisateur*. De plus, l'écrou du boulon de fixation du train doit être retiré pour vérifier si la ferrure de montage bouge. Il se peut que le remorquage de l'appareil au moyen d'équipement mécanique soit la cause principale de cette défaillance.

Cette pièce est illustrée dans le CIP, à la figure 12, article 14.

Discussion with Piper Aircraft indicated they were not aware of this problem, however they had sold 15 brackets with this part number over the past four years.

Any defects or further occurrences should be reported by sending a Service Difficulty Report to Transport Canada, Continuing Airworthiness, Ottawa

For more information please contact a Transport Canada Centre, or Mr. Robert Dixon, Continuing Airworthiness, Ottawa, telephone (613) 952-4308, facsimile (613) 996-9178 or e-mail dixonro@tc.gc.ca.

For Director, Aircraft Certification

Piper Aircraft a déclaré ne pas être au courant de ce problème, mais elle a vendu 15 supports portant cette référence au cours des quatre dernières années.

Toute anomalie ou tout incident ultérieur devrait être signalé en faisant parvenir un Rapport de difficultés en service à Transports Canada, maintien de la navigabilité, à Ottawa.

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec un Centre de Transports Canada ou M. Robert Dixon, Maintien de la navigabilité aérienne, à Ottawa, téléphone (613) 952-4308, télécopieur (613) 996-9178, ou courrier électronique dixonro@tc.gc.ca.

Pour le Directeur, Certification des aéronefs

B. Goyaniuk
Chief, Continuing Airworthiness
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne