



No.	1/2
N°	AV-2003-02
Date	2003-02-19

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 PA28R 201, PA32R 301/T,
PA44 180/T, PA46 310P/350P**

NOSE LANDING GEAR DOWN ASSIST SPRINGS

Recently the student pilot of a Piper PA44 180 Seminole encountered an excessive delay in the extension of the nose landing gear. The nose gear did finally lock down and the aircraft landed without incident.

During the maintenance inspection following the incident, it was determined that the inner nose gear down assist spring, P/N 6716800 had failed. The broken inner spring was jamming the outer spring P/N 6716900, causing the delay of the extension of nose gear. These same gear down assist springs are also incorporated in the above listed Piper aircraft.

Failure of this spring may lead to unsafe gear condition.

To ensure integrity, Transport Canada recommends operators at their convenience, conduct a visual inspection of the inner assist spring. Due to it's location, this inner spring may be difficult to inspect.

Any detects or further occurrences of this nature should be reported Transport Canada, Continuing Airworthiness Ottawa via the Service Difficulty Reporting program.

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 PA28R 201, PA32R 301/T,
PA44 180/T, PA46 310P/350P**

RESSORTS D'AIDE À LA SORTIE DU TRAIN D'ATTERRISSAGE AVANT

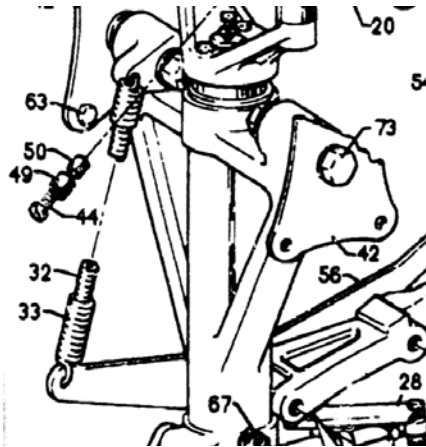
Il y a peu de temps, l'élève-pilote d'un Piper PA44 180 Seminole a été confronté à une sortie du train avant qui a pris plus de temps que d'habitude. Le train avant s'est finalement verrouillé en position sortie et l'avion s'est posé sans encombres.

Au cours de l'inspection de maintenance qui a suivi l'incident, il a été établi qu'il y avait eu rupture du ressort interne d'aide à la sortie du train d'atterrissage avant portant la réf. 6716800. Une fois cassé, le ressort interne s'est coincé dans le ressort externe portant la réf. 6716900, ce qui explique le temps plus long que d'habitude qu'a mis le train avant à sortir. Les mêmes ressorts d'aide à la sortie du train d'atterrissage sont également présents sur les avions Piper énumérés ci-dessus.

Une rupture de ce ressort risque d'aboutir à une situation de train d'atterrissage non verrouillé.

Pour garantir l'intégrité du système, Transports Canada recommande aux exploitants d'effectuer, au moment qui leur conviendra, une inspection visuelle du ressort interne d'aide à la sortie du train. Compte tenu de son emplacement, ce ressort risque de ne pas être facile à inspecter.

Toute nouvelle défectuosité ou tout nouvel incident devraient être signalés en envoyant un Rapport de difficultés en service à Transports Canada.



**Piper 44-180 Nose Gear Assy
Train avant du Piper 44-180**

32 Inner Spring/Ressort interne
33 Outer Spring/Ressort externe

For further information, contact a Transport Canada Center, or Mr. Jean Grenier, Continuing Airworthiness Ottawa, telephone (613) 952-4343, facsimile (613) 996-9178 or e-mail grenije@tc.gc.ca.

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec un Centre de Transports Canada ou M. Jean Grenier, Maintien de la navigabilité aérienne, à Ottawa, téléphone (613) 952-4343, télécopieur (613) 996-9178 ou courrier électronique grenije@tc.gc.ca.

For Director, Aircraft Certification

Pour le Directeur , Certification des aéronefs

R. William Taylor
Acting Chief, Continuing Airworthiness
Chef intérimaire, Maintien de la navigabilité aérienne