



FAA  
Aviation Safety



## Lufttüchtigkeitsanweisung US-2017-14-04

Ausgabedatum: 17.07.2017

Wirksamkeitsdatum: 15.08..2017

**Auszug in stark verkürzter Form! Dieses ist nur die unverbindliche Übersetzung des „AD-Teiles“ des Originals ohne Grafiken!**

**Diese LTA wurde durch die EASA veröffentlicht und ist in der Originalversion wirksam**

**Hinweis:** Diese Übersetzung wurde vom Bundesausschuss Technik des Deutschen Aero Club e.V. nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt und wird ohne Gewähr veröffentlicht. Im Zweifelsfall ist der englische Originaltext verbindlich.

**2017-14-04 Piper Aircraft, Inc.:** Änderung 39-18948; Vorgang Nr. FAA-2016-9254; interner Schlüssel 2015-CE-030-AD.

### (a) Wirksamkeitsdatum

Diese LTA wird am 15. August 2017 wirksam

### (b) betroffene LTA

Die LTA ersetzt AD 95-26-13, Änderung 39-9472 (60 FR 67321, vom 29.12.1995) (nachfolgend als "AD 95-26-13" bezeichnet)

### (c) Anwendbarkeit

Diese LTA trifft zu für Piper Aircraft, Inc. Modelle PA-28-140, PA-28-150, PA-28-151, PA-28-161, PA-28-160, PA-28-180, PA-28-181, PA-28-235, PA-28-236, PA-28R-180, PA-28R-200, PA-28R-201, PA-28S-160, PA-28S-180, PA-32-260, PA-32-300, PA-32-301, PA-32-301T, PA-32R-300, PA-32R-301 (SP), PA-32R-301 (HP), PA-32R-301T, PA-32RT-300, PA-32RT-300T, und PA-32S-300 Flugzeuge, alle Werknummern, welche:

- (1) mit einem oder mehreren Ölkühlerschläuchen, die NICHT die Erfordernisse der technischen Spezifikation C53a (TSO-C53a) Type D erfüllen; und
- (2) in irgend einer Klasse zertifiziert sind.

### (d) Gegenstand

Siehe englisches Original

### (e) unsicherer Zustand

Die LTA 95-26-13 wurde auf Grund zahlreicher Vorfälle/Unfälle, die durch den Bruch oder Ausfall der Ölkühler-Schlauchleitungsbaugruppe (*nachfolgend Ölkühlerschlauch*) verursacht wurden herausgegeben. Dieser LTA liegen Anfragen zur Klärung des Status der LTA 95-26-13 zugrunde. Wir (*die FAA*) erlassen diese LTA, um einen Bruch oder Versagen der Ölkühlerschläuche zu vermeiden, was zum Motorausfall und daraus folgend zum Verlust der Kontrolle führen kann

### (f) Ausführung der LTA

Führen Sie diese LTA innerhalb der angegebenen Fristen durch, soweit nicht bereits durchgeführt. Das im Anhang 1 enthaltene Ablaufdiagramm (*im Original*) kann Ihnen bei der Einhaltung der Maßnahmen dieser LTA helfen

**(g) Inspektionsverfahren für einen Ölkühler, der AN oder HINTER der Rückseite des Motors installiert ist**

Für alle Ölkühlerschläuche, die nicht die Forderungen der TSO-C53a (Typ D) erfüllen: Innerhalb der nächsten 100 Betriebsstunden nach dem 05. Februar 1996 (Wirksamkeitsdatum der LTA 95-26-13), und danach wiederholt in Abständen nicht größer als 100 Betriebsstunden, kontrollieren Sie die Feuerschutzummantelung jedes Ölkühlerschlauches auf eingedrungenes Öl, eine bräunliche oder weißliche Farbe und irgendwelche Anzeichen für Brüchigkeit oder Veränderungen als Resultat der Einwirkung von Hitze oder eingedrungenes Öl. Siehe Abbildung 1 (**im Original**) zu den Absätzen (g) und (h) dieser LTA für weitere Informationen.

Anmerkung zu den Absätzen (g) und (h)(1) dieser LTA:

*Obwohl es mit dieser LTA nicht gefordert ist, empfiehlt die FAA einen Flexibilitätstest der Ölkühlerschläuche alle 100 Betriebsstunden durch leichtes Anheben bzw. Bewegen jedes Ölkühlerschlauches an seiner Unterseite, an mehreren Stellen, idealerweise in Form eines Kreisbogens. Wenn sich der Ölkühlerschlauch leicht von Seite zu Seite und nach oben bewegen lässt, ist eine gewisse Flexibilität vorhanden. Wenn dieser hart oder unflexibel erscheint, wird der Ersatz empfohlen.*

**(h) Inspektionsverfahren für einen Ölkühler, der an einem anderen Ort als AN oder HINTER der Rückseite des Motors montiert ist**

- (1) Für alle Ölkühlerschläuche, die nicht die Forderungen der TSO-C53a (Typ D) erfüllen: Innerhalb der nächsten 100 Betriebsstunden nach dem 05. Februar 1996 (Wirksamkeitsdatum der LTA 95-26-13), und danach wiederholt in Abständen nicht größer als 100 Betriebsstunden, kontrollieren Sie die Feuerschutzummantelung jedes Ölkühlerschlauches auf eingedrungenes Öl, eine bräunliche oder weißliche Farbe und irgendwelche Anzeichen für Brüchigkeit oder Veränderungen als Resultat der Einwirkung von Hitze oder durchsickerndem Öl. Siehe Abbildung 1 (**im Original**) zu den Absätzen (g) und (h) dieser LTA für weitere Informationen.
- (2) Für alle Ölkühlerschläuche, die nicht die Forderungen der TSO-C53a (Typ D) erfüllen: Innerhalb der nächsten 100 Betriebsstunden nach dem 05. Februar 1996 (Wirksamkeitsdatum der LTA 95-26-13), und danach wiederholt in Abständen nicht größer als 100 Betriebsstunden, kontrollieren Sie diese Baugruppen um sicherzustellen, dass die Einbauvorschriften der Absätze (h)(2)(i) bis (iii) dieser LTA erfüllt sind. Siehe Abbildung 1 (**im Original**) zu Absatz (g) und (h) in dieser LTA für weitere Informationen. Sind die Forderungen der Absätze (h)(2)(i) bis (iii) nicht erfüllt, führen Sie die notwendigen Korrekturen VOR dem nächsten Flug durch. Siehe Abbildung 2 (**im Original**) zu Absatz (h)(2) dieser LTA für weitere Informationen.
  - (i) Die Ölkühlerschläuche verlaufen unter und hinter dem elektrischen Massekabel und vor dem unteren der beiden Motorlager.
  - (ii) Die Ölkühlerschläuche sind am Motorträger befestigt und es besteht ein Abstand von mindestens 2 inch (50,8 mm) zwischen den Ölkühlerschläuchen und dem Auspuffrohr.
  - (iii) Es sind Ölkühlerschläuche mit einem Mindestaußendurchmesser von 0,75 inch (19,05 mm) verbaut, die mit einem Biegeradius von mindestens 6,5 inch (165 mm) verlegt sind

## **(i) Korrekturmaßnahmen**

(1) Wird bei der Kontrolle nach Absatz (g) oder (h)(1) dieser LTA bei den kontrollierten Ölkühlerschläuchen eine der in (g) oder (h)(1) genannten Bedingungen festgestellt, ersetzen Sie diese Schläuche durch lufttüchtige neue oder gebrauchte Ölkühlerschläuche nach TSO-C53a (Typ D) oder nach TSO-C53a (Typ C). Wenn gebrauchte Ölkühlerschläuche nach TSO-C53a (Typ C) installiert werden, müssen ihre bisherigen Betriebsstunden dokumentiert werden.

### Anmerkung 2 zu den Absätzen (i)(1) und (j) dieser AD:

*Wenn nur einer von zwei Ölkühlerschläuchen ausgetauscht werden muss, empfiehlt die FAA, beide Schlauchleitungen zu ersetzen, um die Verfolgung der Betriebsstunden der Baugruppen zu vereinfachen.*

(2) Wenn ein neu installierter Ölkühlerschlauch der TSO-C53a (Typ C) entspricht und an einer anderen Stelle als an und hinter der Rückseite des Motors verbaut ist, muss der Einbau des Ölkühlerschlauches die Bedingungen der Absätze (h)(2)(i) bis (iii) dieser LTA erfüllen.

(3) Wenn die Einhaltung bzw. Erfüllung der Absätze (i)(1) und (i)(2) dieser LTA dazu führt, dass beide Ölkühlerschlauchleitungen des Flugzeuges der Norm TSO-C53a (Typ D) entsprechen gelten die Forderungen dieser LTA als abschließend erfüllt.

## **(j) Lebensdauer der Ölkühlerschläuche nach TSO-C53a (Typ C)**

(1) Wenn ein Ölkühlerschlauch nach TSO-C53a (Typ C) 8 Jahre oder 1.000 Betriebszeit erreicht, je nachdem was zuerst zutrifft, ersetzen Sie diesen durch lufttüchtige neue oder gebrauchte Ölkühlerschläuche nach TSO-C53a (Typ D) oder nach TSO-C53a (Typ C). Wenn gebrauchte Ölkühlerschläuche nach TSO-C53a (Typ C) installiert werden, müssen deren Betriebsstunden dokumentiert werden. Wenn der neu installierte Ölkühlerschlauch der TSO-C53a (Typ C) entspricht und an einer anderen Stelle als an und hinter der Rückseite des Motors verbaut ist, muss der Einbau des Ölkühlerschlauches die Bedingungen der Absätze (h)(2)(i) bis (iii) dieser LTA erfüllen.

(2) Einen Ölkühlerschlauch nach TSO-C53a (Typ C) können Sie vor dem Erreichen seiner Lebensdauer nach (j)(1) dieser LTA jederzeit durch einen Ölkühlerschlauch nach TSO-C53a (Typ D) ersetzen.

(3) Wenn die Einhaltung der Absätze (j)(1) oder (j)(2) dieser LTA dazu führt, dass beide Ölkühlerschlauchleitungen des Flugzeuges der Norm TSO-C53a (Typ D) entsprechen gelten die Forderungen dieser LTA als abschließend erfüllt.

## **(k) Alternative Methoden der Durchführung (AMOCs)**

Siehe englisches Original

## **(l) Weitere Informationen**

Siehe englisches Original

## **Anhang 1 – Fluss- bzw. Entscheidungsdiagramm**

Siehe englisches Original

Kopien sind nicht kontrolliert. Prüfen Sie den Revisionsstatus auf der EASA-Internetseite