

C.E. N° 2.365.019 (FAA)



## INFORME DE INCIDENTE

INCIDENTE OCURRIDO EN: Autopista en construcción Córdoba – Rosario, próximo a la localidad de Marcos Juárez, Provincia de Córdoba.

FECHA: 25 FEB 2010

HORA: 12:00 UTC Aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: CESSNA

MODELO: C-152

MATRÍCULA: LV-WNN

PILOTO: Licencia Piloto Privado de Avión E/T

PROPIETARIO: Aeroclub

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que corresponde al Huso Horario -3.

### 1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

#### 1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 25 FEB 10, el Piloto con la aeronave matrícula LV-WNN, realizó un vuelo de entrenamiento, navegación Marcos Juárez – San Francisco, con un acompañante, autorizado por el Presidente del Aeroclub.

1.1.2 Luego del despegue del AD MJZ, pasados 8 minutos de vuelo, con 1500 ft de altura, el Piloto advirtió que el motor comenzó a perder potencia y luego se detuvo, por lo que efectuó un aterrizaje de emergencia en la autopista en construcción Córdoba – Rosario, sin novedad.

1.1.3 Con autorización de la JIAAC, la intervención del Jefe de AD MJZ y el Presidente del Aeroclub, la aeronave fue trasladada al AD. Al arribo de los Investigadores, se constató que el motor estaba engranado y que había perdido todo el aceite por un orificio en la parte delantera del semicarter derecho del block de motor.

1.1.4 Se remitió el motor al TAR1B 81, efectuándose la inspección del mismo en presencia de personal de la JIAAC y del Aeroclub, realizándose el informe correspondiente.

#### 1.2 Información sobre la aeronave

##### 1.2.1 Información general

Era del tipo avión, marca CESSNA, modelo C-152, número de serie 152-80164, con un peso máximo de despegue de 757 kg y un peso vacío 527 kg; de

construcción metálica, semimonocasco, ala alta, empenaje convencional, tren triciclo fijo con ruedas, con un motor alternativo LYCOMING, modelo O-235-L2C, N° de serie L-21779-15, con una potencia de 110 HP.

1.2.2 El Certificado de Inscripción de Propiedad de Aeronave estaba registrado a nombre de un Aeroclub, con fecha de inscripción 12 MAR 2003.

1.2.3 El Certificado de Aeronavegabilidad fue otorgado por la DNA el 07 JUL 2005, sin fecha de vencimiento, Clasificación Estándar, Categoría Utilitario.

1.2.4 El último Formulario DNA 337 fue extendido por el TAR 1B-197, el 18 SET 2009, que habilitaba por tiempo a la aeronave hasta SET 2010. Al momento de la inspección el motor registraba 1.455, 19 hs de TG, 178,18 hs DURG y estaba habilitado hasta completar 2.000 hs o 12 años.

1.2.5 Al momento del Incidente, el motor registraba en su Libreta Historial, 1.466,29 hs de TG y 190,58 DURG.

1.2.6 El combustible requerido era Aeronafta 100LL y el utilizado era AUTOGAS, de acuerdo con el Informe Técnico. La aeronave contaba con la aplicación del STC N° SA2606CE y STC FAA N° 2613CE-OT 930, que la autorizaba al uso de dicho combustible.

## 2 ANÁLISIS

### 2.1 Aspectos técnicos

2.1.1 La detención del motor en vuelo se produjo por engranamiento del mismo por falta de aceite lubricante, que escapó aparentemente por una rotura del block, debajo del cilindro N° 1.

2.1.2 El Informe Técnico del TAR 1B-81 cita: "...se desmontan cilindros nro. 1 y 3, encontrándose aros pegados y pistón perforado, con un desgaste prematuro y progresivo, causado por uso de combustible no recomendado por el fabricante (Autogas)...".

2.1.3 De acuerdo con la Libreta Historial de la aeronave (pág. 123), el RT del TAR 1B-197, asentó el 01 SET 08, que la misma cumplimentó STC N° SA2606CE de conversión a nafta de automóvil y STC FAA N° 2613CE -OT 930, que la autoriza al uso de dicho combustible.

2.1.4 El fabricante del motor (Textron Lycoming), mediante su Service Setter N° L199, indica claramente que "no opere su aeronave con otro combustible que el especificado". Textualmente y en el idioma original se cita:

"LYCOMING DOES NOT APPROVE the use of any fuel other than those aviation grades specified in our latest edition of Service Instruction N° 1070. OUR POSITION IS CLEAR; do not operate your aircraft on any fuel which is not specified".

2.1.5 Al respecto la Dirección de Aeronavegabilidad, de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional de la ANAC, emitió con fecha 24 NOV 2010, para información de los propietarios y explotadores, la Circular de Asesoramiento N° 20 – 139 “Prohibición del empleo en motores de aeronaves de naftas de automóviles comercializadas en la República Argentina”.

## 2.2 Aspectos operativos

De las investigaciones realizadas no se desprende ningún factor operativo que haya influido en el presente suceso.

## 3 CONCLUSIONES

### 3.1 Causa

En un vuelo de aviación general, navegación de entrenamiento, durante la fase de crucero, pérdida de potencia y posterior detención del motor, con aterrizaje de emergencia en una autopista en construcción, sin novedad; debido al engranamiento del motor, por pérdida de aceite del mismo, por rotura del block.

#### Factor contribuyente

Desgaste prematuro y progresivo, causado por uso de combustible no recomendado por el fabricante.

## 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

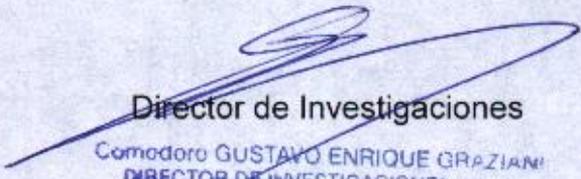
### Al Propietario de la aeronave

Considerar la necesidad de operar su aeronave con el combustible para la cual fue certificada.

C.A. de Buenos Aires, 23 de ~~Febrero~~ *Novo* 2012.

Sr Raúl Comincini  
Investigador Operativo

SP Daniel Sanchez  
Investigador Técnico

  
Director de Investigaciones

Comodoro GUSTAVO ENRIQUE GRAZIANI  
DIRECTOR DE INVESTIGACIONES JIAAC