



**SECCION DIFICULTADES EN SERVICIO
DIRECCION CERTIFICACION AERONAUTICA
BUENOS AIRES
DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD
REPUBLICA ARGENTINA**

ADVERTENCIA 009/DCAB

La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede involucrar la seguridad de operación de las aeronaves que se detallan. Se solicita tener en cuenta la correspondiente recomendación hasta que la DNA se expida con la solución final.

Buenos Aires, 06 de octubre de 2000.

AERONAVES: Cessna 172 Series.

MOTIVO: Posibilidad de pérdida de combustible a través del GASCOLATOR (filtro de combustible).

DIRIGIDO A: Propietarios, operadores y Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR) habilitados por la DNA con alcances para los modelos de aeronaves mencionados.

ANTECEDENTES: Se ha analizado un Alert Bulletin emitido por la NTSB de EE.UU., relacionado con un incidente ocurrido a un piloto de Cessna 172, el cual lo reportó a ese organismo. En el mismo documento la NTSB manifiesta no poseer detalles suficientes como para determinar la verdadera exactitud y la posible gravedad del reporte. El Alert Bulletin informa lo siguiente:

Un Cessna 172 despegó para realizar un vuelo de aproximadamente dos horas de duración, con los tanques llenos de combustible (lo cual le hubiese permitido realizar un vuelo de hasta cinco horas de duración). Cuando llevaba aproximadamente 1.6 horas de vuelo, falló del motor debido a la falta de combustible, por lo cual el piloto debió realizar un aterrizaje de emergencia, el cual resultó exitoso. Posteriormente, un mecánico determinó que la aeronave había perdido combustible durante el vuelo, a través de la válvula de drenaje del filtro de combustible (ubicado en la parte inferior del parallamas), aún cuando durante la inspección prevuelo no se había detectado problema alguno. Luego, la válvula de drenaje fue inspeccionada y, como consecuencia de ello, algunas partes y sellos de la misma tuvieron que ser cambiados.

Del relato del piloto surgen otros datos que consideramos deben ser conocidos por los usuarios de estos modelos de aeronaves, y que a continuación detallamos:

1) En esta aeronave, la operación del sistema de drenaje es remoto, desde la cabina, efectuándose mediante el accionamiento de una perilla. El reposicionado a la posición inicial (CERRADO) del vástago de la válvula, se logra con la presión de un resorte de "retorno". La abrazadera de la funda del cable, fija indirectamente la posición CERRADO del vástago. El piloto comentó que era habitual tener que empujar hacia adentro la perilla ubicada en cabina para cerrar el flujo de combustible por la válvula de drenaje, indicando además, que ahora, después del incidente, tomó conocimiento que la válvula debe cerrar automáticamente sin necesidad de ayuda.

2) La forma original de la base del vástago, que sella el orificio de drenaje de la válvula, es cónica, y durante la inspección se determinó que había cambiado de forma debido a su excesivo uso, superior a los veinte años.

3) Además, se especula que debido a la disminución de la presión atmosférica cuando la aeronave ascendió de 1.249 a 10.500 pies, la válvula se abrió permitiendo el derrame del combustible. Sin embargo, ésto no merece demasiado crédito, dado que el día anterior la misma aeronave había estado volando a 12.000 pies, y nada ocurrió.

RECOMENDACION: Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, se recomienda:

1) En aquellas aeronaves en las cuales la válvula de drenaje no opere en forma suave o no cierre automáticamente el flujo de combustible al soltar la perilla de cabina, efectuar una inspección preventiva del sistema en un TAR habilitado.

2) En cada Inspección Anual o de 100 horas de la aeronave, efectuar un ajuste de la abrazadera de la funda del cable de accionamiento de la válvula de drenaje,

Para obtener mayor información dirigirse al Ing. Fabián Masciarelli.

TEL: 4576-6407 / 4508-2110

FAX: 4576-6407 / 4508-2108

E-MAIL: certifica@dna.org.ar

Ing. Aer. Luis R. Dávila
Director de Certificación Aeronáutica
Buenos Aires