



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

ADVERTENCIA 145-R2/DAG

La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede resultar de interés para Talleres Aeronáuticos de Reparación, operadores y/o propietarios de aeronaves, por tal motivo la misma se emite a los efectos de informar, y las recomendaciones en ella contenidas no tienen carácter mandatorio.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 9 de febrero de 2015.

DIRIGIDO A: Propietarios, usuarios y operadores de motores incorporados en Programas de Mantenimiento por Condición (PMPC) según la Circular de Asesoramiento 43-50 B y Talleres Aeronáuticos de Reparación que realicen tareas de mantenimiento sobre éstos.

MOTIVO: Incumplimiento de las condiciones para la permanencia en el PMPC

ANTECEDENTES: En enero de 2014, una aeronave Beechcraft 58, equipada con motores Continental IO-520-C, sufrió una detención del motor izquierdo durante un vuelo de aviación general debiendo regresar al aeródromo de partida donde realizó un aterrizaje excediendo los límites de la pista, a consecuencia de lo cual la aeronave resultó con daños de consideración. Luego de la investigación técnica realizada por la JIAAC posterior al accidente, surge que la causa de la falla del motor está relacionada con la rotura de una de sus bielas. De los registros de mantenimiento de la aeronave, se desprende la siguiente información:

- 1- La aeronave tenía, al momento del accidente, su habilitación anual vigente.
- 2- El último Overhaul del motor afectado habría sido realizado hace 19 años.
- 3- Ambos motores se encontraban enmarcados en un PMPC de acuerdo a lo establecido en la CA 43-50B.
- 4- La aeronave no era operada con regularidad, observándose períodos de inactividad frecuentes mayores a 90 días.

CONCEPTOS ASOCIADOS

- 1- Tanto el fabricante T.C.M Continental como Lycoming recomiendan procedimientos para el preservado de sus motores. Para el caso motores T.C.M. Continental, el "Service Information Letter 99-1 del 25/03/99 define 2 tipos de preservado, uno Temporal (por inactividad de hasta 30 o 90 días) y otro Indefinido (para períodos mayores a los 90 días)
- 2- Si bien estos procedimientos de preservado son recomendados, para la continuidad del motor ingresado al PMPC, se tornan en prácticas mandatorias, tal como lo indica el punto 9 –g) de dicha C.A. Allí se establece que:
"Es recomendable que el operador registre las cargas de aceite en la libreta historial del motor, en correspondencia con las horas de servicio (se sugiere asentarlas en una columna paralela a la de "Duración" en los historiales antiguos, y en la columna correspondiente a "Ciclos Totales", en el caso de los

historiales nuevos), de forma tal que se pueda controlar el consumo horario (el filtro de aceite debe ser inspeccionado por un taller aeronáutico de reparación habilitado por la DNA). Este programa se interrumpirá en el caso de que el operador no aplique, cuando corresponda, los procedimientos de preservación establecidos por el fabricante del motor o por la DNA.”

RECOMENDACIONES: En base a lo expuesto, este Departamento recomienda:

- 1- A los Talleres Aeronáuticos de Reparación: Que al momento del ingreso de un motor TCM o LYCOMING al taller se analicen los Registros de Mantenimiento en el campo de actividad de manera de determinar los tiempos de inactividad y:
 - a. En el caso que la aeronave / motor no posea períodos de inactividad que superen los mínimos recomendados por el fabricante de los motores, continuar con la inspección requerida.
 - b. En el caso que la aeronave haya sufrido períodos de inactividad que superan los mínimos recomendados, y cuente con registros que respalden las tareas de preservado y/o inspecciones a los motores efectuadas por un TAR con el alcance correspondiente, continuar con la inspección requerida.
 - c. En el caso que la aeronave haya tenido períodos de inactividad que superan los mínimos recomendados, pero no cuente con registros que respalden las tareas de preservado y/o inspecciones efectuadas por un TAR con alcances, el motor quedará desafectado del PMPC. En tal caso, el propietario podrá optar por:
 - i. Reincorporar el motor al PMCP de acuerdo con lo indicado en la C.A 43-50 B, punto 10. (Se recuerda que el reingreso del motor al PMPC deberá hacerse indefectiblemente con presencia de inspector de la DA) o;
 - ii. Efectuar el Overhaul del motor.
- 2- A los Propietarios de motores incorporados a la C.A 43-50 B: Tener en cuenta que si bien las Service Letters (o documentos equivalentes) que los fabricantes emiten para el preservado de motores inactivos son recomendadas, luego que un motor es incorporado a un PMPC según la C.A. 43-50 B, dichos procedimientos se transforman en mandatorios para que el motor pueda continuar afectado a dicho programa. Por tal razón, este Departamento recomienda la utilización regular o frecuente de los motores incorporados al PMCP como medida tendiente a minimizar la posibilidad de corrosión, caso contrario, para períodos de inactividad que superan los mínimos recomendados, proceder al preservado del motor.

Ing. Aer. Pablo CORADAZZI
Jefe Departamento Aviación General
Dirección de Aeronavegabilidad