



PREVAC

INFORME DE RIESGO OPERACIONAL 04/2021

Resultados y recomendaciones al IRO Julio 2021

Situación: Tapa del aceite motor suelta y pérdida de aceite.

Aeronave: Cessna 150, matrícula CC-LTG

Lugar: AD. SCCV, Plataforma.

Hora: 13:00 HL

Relato del piloto que presenta IRO: El día 29. jul.2021 concurrí a SCCV porque tenía programado un turno de instrucción en el avión CC-LTG. Al realizar la inspección de Prevuelo detectamos que la tapa del aceite estaba totalmente suelta y la zona adyacente con visibles signos de estar chorreada con aceite, que presumiblemente fue expulsado por la abertura del caño. Se midió el contenido y marcaba 5 cuartos de galón, ante esto se recargó con aproximadamente medio cuarto, se atornilló la tapa apropiadamente y se limpió la zona del aceite disperso.

Se procedió a consultar al mecánico si él había removido la tapa posterior al último vuelo registrado, a lo que respondió que no y que el avión había estado sin actividad de vuelo, mantenimiento u otro tipo desde el último vuelo el día sábado 24. jul.2021.

Resumen relato Instructor: Respondiendo a su consulta, el prevuelo fue realizado por el Piloto en Instrucción, no verifiqué que la tapa haya estado bien apretada. Lo que sí puedo informarle es que no es primera vez que me pasa que en ese avión se abre la tapa de aceite y tampoco es primera vez que se encuentra esa sección del motor chorreada en aceite. Estimo que por las vibraciones que presenta ese motor, junto con

los cambios de fuerzas G durante maniobras avanzadas (ocho flojos, candela, escarpados, etc.) podrían ser un factor importante para este caso en particular.

Resumen Piloto en Instrucción:

Durante el prevuelo, en la revisión del nivel de aceite, medí 5 [qt] y procedí según la cartilla a asegurarla. Tuve especial atención en este punto ya que el Cessna 150L no lo volaba desde el año 2018. Por lo que el tipo de varilla es diferente al Cessna 150G.

Durante el vuelo realizamos maniobras de vuelo lento, chandelas, stall y 8 flojos. Sin notar anomalías de la lectura del indicador de temperatura del aceite.

Posterior al aterrizaje y detención del motor, realicé una revisión post vuelo y el último punto que vi fue el tren de nariz donde vi unas pocas gotas de aceite caer. Lo cual es normal en nuestros aviones. Salvo situaciones en que el goteo es excesivo y continuo. Esta revisión del goteo la hago desde hace un tiempo atrás donde tuve un vuelo en el cual al aterrizar se había dañado una empaquetadura.

Sin embargo, no levanté la tapa del motor posterior a mi vuelo, por lo cual desconozco si se abrió durante el vuelo producto de las vibraciones que posee particularmente el LTG.

Análisis: El día 24 de julio, se efectuó un vuelo de Instrucción y de acuerdo a lo informado por el piloto que efectuó el prevuelo, tuvo especial cuidado en dejar la tapa asegurada la que probablemente y por las vibraciones del motor, ésta se habría soltado en vuelo. El vuelo, el cual de acuerdo a registros tuvo una duración de 00:54 hrs. lo que provocó una pérdida de aceite que, si bien no fue significativa por la duración del vuelo en sí, podría llegar a convertirse en una emergencia de las más significativas ya que el procedimiento indica el aterrizaje lo antes posible y además considerar el daño al motor y peligro de incendio por el aceite derramado con el motor caliente.

Conclusiones: Por declaraciones de ambos pilotos, se puede concluir que existe una probabilidad que la tapa de aceite de la aeronave CC – LTG, se suelte durante el vuelo debido a las vibraciones del motor, las cuales están notificadas y conocidas por el área de mantenimiento del CACAMB.

Causa: Tapa del aceite de motor no queda bien asegurada, lo que produce pérdida de aceite después de realizar los vuelos.

Factores contribuyentes: Vibraciones del motor de la aeronave que aún persisten a pesar de haber sido informadas a mantenimiento y haberse efectuado trabajos para corregir estas observaciones.

Recomendaciones:

- 1.- Para el Área de mantenimiento: verificar que las vibraciones producidas por el motor puedan resultar en un movimiento que afecte el asegurado de la tapa del aceite de motor.
- 2.- Para el Área de escuela de Vuelo: Solicitar a los Instructores que participen de los prevuelo y verifiquen el procedimiento correcto por medio de la utilización de la cartilla y poniendo énfasis en el asegurado de la tapa de aceite y de combustible. Recordarles que en vuelos de Instrucción son ellos los responsables de las condiciones de la aeronave y su seguridad.
- 3.- Antes de cada vuelo, solicitar al mecánico que revise las aeronaves en forma general y poniendo mayor atención a lo ya mencionado, tapas de aceite y tapas de combustible para poder prevenir situaciones como estas y dejar las observaciones correspondientes en caso de encontrar novedades.
- 4.- Para este caso y en forma excepcional, revisar la tapa de aceite de motor con mayor acuciosidad a los vuelos del CC LTG, antes y después de cada vuelo, para poder determinar la causa por la cual se está soltando la tapa.
- 5.- Área de Operaciones, advertir a los pilotos que reserven en el CCLTG de ésta situación para que pongan mayor atención a lo descrito y en general a todos, que cumplan con los procedimientos de lectura de cartilla y procedimientos del CACAMB.

“PREVENIR ES LA MEJOR FORMA DE EVITAR INCIDENTES O ACCIDENTES”

PATRICIO ROJAS COOPER

DIRECTOR PREVAC - CACAMB