



CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA N°: 20-139

PROHIBICIÓN DEL EMPLEO EN MOTORES
DE AERONAVES DE NAFTAS DE
AUTOMÓVIL COMERCIALIZADAS EN LA
REPÚBLICA ARGENTINA.

Fecha: 24 de noviembre de 2010
Originado por: DNPT

1. PROPÓSITO

Esta Circular de Asesoramiento (CA) tiene por propósito informar a los propietarios/explotadores de aeronaves que la ANAC ha prohibido el empleo de naftas de automóviles, comercializadas en la República Argentina, en motores de aeronaves, en virtud de las peligrosas consecuencias, tanto al personal (inclusive mortales) como al material, que pueden producirse por la incorporación de bioetanol en tales combustibles y que mas adelante se detallan.

2. REGULACIONES RELACIONADAS

RAAC 91, Sección 91.7 a) y b) y Sección 403 a).

3. ANTECEDENTES

- (a) El 1° de enero de 2010 entró en vigencia el Artículo 8° de la Ley 26.093 que establece el “Régimen de Regulación y Promoción para la Producción y Uso Sustentable de Biocombustibles”, el cual cita textualmente: “Establécese que todo combustible líquido caracterizado como nafta -en los términos de Artículo 4 de la Ley N° 23.966, Título III, de Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y el Gas Natural, texto ordenado en 1998 y sus modificaciones, o en el que prevea la legislación nacional que en el futuro lo reemplace- que se comercialice dentro del territorio nacional, deberá ser mezclado por aquellas instalaciones que hayan sido aprobadas por la autoridad de aplicación para el fin específico de realizar esta mezcla, con la especie de biocombustible denominada “bioetanol”, en un porcentaje del CINCO POR CIENTO (5%) como mínimo de este último, medido sobre la cantidad total del producto final. Esta obligación tendrá vigencia a partir del primer día del cuarto año calendario siguiente al de promulgación de la presente Ley”.
- (b) El etanol, cualquiera sea su tipo, puede generar la formación de burbujas, cuyos efectos producen una trampa de vapor (“vapor lock”) que interrumpe o disminuye el flujo de combustible al motor, lo que puede originar la “plantada” del mismo. Asimismo, la presencia del etanol tiene efectos corrosivos sobre los elastómeros del motor y del sistema de combustible de la aeronave (mangueras, anillos de sellado, etc.).

- (c) Los Certificados Tipo Suplementario (CTS) de Petersen Aviation y de la Experimental Aircraft Association (EAA) de Estados Unidos de Norteamérica aprobados por la Administración Federal de Aviación (FAA) de EE.UU. y reconocidos por la ANAC, que permiten la utilización de naftas de automóvil en determinadas aeronaves y motores, establecen expresamente que no pueden utilizarse en ellos naftas que contengan ningún tipo de etanol, cualquiera que sea su porcentaje.
- (d) En nuestro país, las aeronaves que operan en aviación general y que tienen instalados los CTS que posibilitan la utilización de naftas de automóvil tienen incorporados en su respectivo Manual de Vuelo el Suplemento pertinente, en cuyas instrucciones se establece expresamente la prohibición de utilizar cualquier tipo de nafta que contenga etanol en cualquier porcentaje.

4. ANÁLISIS

- (a) Como consecuencia de la promulgación de la Ley 26.093, a partir de 01-ENERO-2010 todas las naftas comercializadas en la República Argentina deben contener como mínimo un 5 % de bioetanol.
- (b) De resultas de ello, la Dirección Nacional de Seguridad Operacional de la ANAC ha dispuesto la prohibición de la utilización en aeronaves de cualquier tipo de naftas de automóvil comercializadas en la República Argentina, mediante la Disposición N° 224./10 (DNSO).

5. VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS TIPO SUPLEMENTARIO

- (a) La prohibición establecida por la ANAC se refiere exclusivamente a las naftas que se comercializan en la República Argentina, por lo tanto, la aprobación emitida para la utilización de los CTS mantiene su vigencia para el caso en que los combustibles de automóvil no sean los expedidos por las abastecedoras que operan en el país.
- (b) La RAAC 91, Sección 91.7 requiere que ninguna persona pueda operar una aeronave civil, a menos que dicha aeronave se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad, y la RAAC 91, Sección 91.403 a), establece que el propietario/explotador de una aeronave es el responsable primario de mantener esa aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, por lo tanto, cada vez que el propietario/explotador de una aeronave utilice naftas de automóvil que no sean las expedidas por las abastecedoras que operan en el país, debe verificar que se cumplan las especificaciones y requisitos establecidos en los respectivos CTS.

Com. Claudio M. MOVILLA
Director de Aeronavegabilidad