

EXENTA N° 0107 /

SANTIAGO, 25 FEB 2014

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El incidente de aviación que afectó al avión marca Cessna, modelo 340, matrícula CC-AEW, ocurrido el día 28 de noviembre de 2013, en el aeródromo Maquehue (SCTC) de la ciudad de Temuco, Región de La Araucanía.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 084 del 04 de diciembre de 2013 que abre la investigación caratulada con el N° 1692AB.
- c) La inspección realizada por el equipo investigador, en el lugar del incidente.
- d) Los antecedentes del piloto al mando.
- e) El historial de mantenimiento de la aeronave marca Cessna, modelo 340, matrícula CC-AEW.
- f) Las inspecciones realizadas a la aeronave matrícula CC-AEW.
- g) El informe meteorológico del lugar y hora del incidente.
- h) El Peso y Balance de la aeronave al momento del aterrizaje.
- i) El informe final de la investigación del incidente de aviación N° 1692AB.
- j) El expediente de la investigación N° 1692AB.
- k) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el artículo 3° letra r) de la Ley N°16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, la Ley N° 19.880 que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que las condiciones meteorológicas en el aeródromo de Maquehue eran aptas para realizar actividades de vuelo visual, por lo que no fue un factor que influyera en la causa del suceso.
- b) Que, el piloto tenía su licencia de vuelo vigente y se encontraba habilitado para operar este tipo de aeronave, por lo que no fue un factor que influyera en la causa del suceso.
- c) Que, el CMA N° 226, "Santa Fe", había inspeccionado el avión para su certificación, indicando en la documentación, que se había verificado el correcto funcionamiento de los sistemas del avión. Según consta en los registros del avión, se había efectuado las inspecciones que incluía inspeccionar, entre otros sistemas, al tren de aterrizaje, donde no habría sido instalada la golilla retenedora que indica el manual de Cessna.
- d) Que, desde la última inspección de mantenimiento, el avión voló aproximadamente 15 horas hasta el momento del suceso, sin registrarse otros trabajos en el sistema afectado, lo que indicaría que el armado del torque link se habría efectuado sin incluir la golilla estipulada por Cessna.
- e) Que, la verificación de los antecedentes, permitió demostrar que no existía espacio en el perno instalado que une ambos torque links, superior e inferior, para agregar una golilla retenedora estipulada por Cessna para el conjunto torque link, aunque sí se podía agregar una golilla común, ya que ésta, de diámetro interior más grande, pueden ir sobre la camisa del perno, lo que indicaría que el sistema, fue armado sin incluir la golilla correspondiente.
- f) Que, a consecuencia de la falla en la pierna del tren de aterrizaje derecho, la aeronave perdió la dirección y posteriormente quedó detenida en la pista, no pudiendo continuar el rodaje, afectado por la rueda principal derecha que quedó desarticulada y en 90° de su posición original, sin que sufriera daños adicionales a causa del incidente.
- g) Que, el Peso y Balance de la aeronave se encontraba dentro de los límites permitidos para su operación y aterrizaje.
- h) Que, los ocupantes de la aeronave no sufrieron lesiones a causa del suceso.
- i) Que, no hay trámites pendientes.

RESUELVO

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación, caratulada con el N° 1629AB, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archiversse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa que afectó al avión matrícula CC-AEW fue que no habría sido instalada la golilla retenedora, estipulada por Cessna, en la cabeza del perno que une las articulaciones, superior e inferior, que componen el mecanismo torque link de la pierna derecha del avión, el cual al desconectarse, provocó el desalineamiento de la rueda y la pérdida de control direccional del avión.
- 3) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
 - a. Que, se deje constancia del incidente de aviación en la hoja de vida del Sr. Jaime González Lorca, licencia Piloto Privado de Avión N° 13.479.
 - b. Que, se deje constancia del incidente de aviación en la carpeta del avión marca Cessna, modelo 340, matrícula CC-AEW.
 - c. Que, se deje constancia en los antecedentes del CMA N° 226 "Santa Fe".
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el presente suceso a los CMA y operadores de este tipo de material de vuelo.
- 5) Las organizaciones internas de la DGAC deberán informar al Departamento Prevención de Accidentes, el cumplimiento a las disposiciones de la presente resolución en un plazo de 30 días. De requerirse más plazo, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente, informar una vez cumplidas las disposiciones.
- 6) Conforme a lo establecido en el artículo 59 de la Ley N°19.880 que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado, los interesados disponen de un plazo de 05 días hábiles, a contar de la notificación de la presente resolución, para interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.
- 7) El Informe Final de la investigación se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir, a su costa, las copias que deseen en formato electrónico o impreso.

Anótese y notifíquese



ALVARO AGUIRRE WARDEN
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL
SUBROGANTE