

EXENTA N° 0689 /

SANTIAGO, 22 NOV 2016

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 001 del 06 de enero de 2016, que abre la investigación caratulada con el N° 1762AE por el incidente de aviación ocurrido el día 30 de diciembre de 2015 en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, Región Metropolitana
- b) Las inspecciones del Equipo Investigador en el lugar del suceso y a la aeronave.
- c) Los antecedentes del piloto y copiloto de la aeronave, ambos con licencia FAA.
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave marca Pilatus, modelo PC 12
- e) La información obtenida de las condiciones del viento del lugar, a la hora del suceso.
- f) El relato del piloto y copiloto de la aeronave.
- g) La inspección realizada por el Investigador Técnico al sistema de frenos y control de la aeronave.
- h) El peritaje realizado al conjunto de frenos de la aeronave.
- i) El Informe Final de la investigación N° 1762AE y el Informe Técnico.
- j) El expediente de la investigación.
- 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 el día 30 de diciembre de 2015, el piloto privado de avión al mando de la aeronave marca Pilatus, modelo PC 12, durante la carrera de despegue desde la pista 17R del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL), se desvió hacia la izquierda, saliéndose de la pista. El piloto, al no poder controlar la aeronave direccionalmente, abortó el despegue, frenando y aplicando reverso, terminando a la izquierda de la pista 17R. La aeronave resultó sin daños; el piloto, copiloto y 7 pasajeros, ilesos.
- b) Que, el piloto al mando y copiloto, contaban con la licencia y habilitaciones requeridas para operar la aeronave.
- c) Que, la aeronave se encontraba con su certificado de aeronavegabilidad dentro de su período de vigencia y autorizada para el tipo de operación en que ocurrió el suceso.
- d) Que, el piloto había presentado plan de vuelo para dirigirse desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez hasta el Aeródromo de Villarrica.
- e) Que, previo al vuelo revisaron la aeronave conforme a la lista de chequeo, sin encontrar observaciones que impidieran realizar el vuelo.
- f) Que, durante la carrera de despegue, el piloto señaló que la aeronave se fue hacia la izquierda y a medida que aumentaba la velocidad, la tendencia a cambiar de dirección hacia la izquierda, aumentaba.
- g) Que, ante esa situación, el piloto aplicó pedal derecho, pero al no poder solucionar la situación, decidió abortar el despegue aplicando reverso. La aeronave se salió hacia la izquierda de la pista, sin provocar ni sufrir daños y los 9 ocupantes resultaron ilesos.
- h) Que, la inspección realizada a la aeronave permitió establecer que los sistemas de control direccional, se encontraban sin observaciones, descartándose éstos como contribuyentes al suceso.
- i) Que, de igual forma el sistema del freno izquierdo presentaba evidencias de sobre temperatura y la rueda tenía una notoria resistencia para girar, en cambio la rueda derecha giraba sin dificultad. Prueba de ello, son las marcas dejadas por la rueda izquierda de la aeronave sobre el terreno, lo que indica un desplazamiento con mayor roce que la rueda derecha.
- j) Que, el peritaje realizado al conjunto de frenos señaló que el conjunto del lado izquierdo presentaba más resistencia al giro que el del lado derecho, alcanzando un peak de torque de 750 libras pulgada, versus los peak de 550 libras pulgada del lado derecho, sin embargo, no se especificó cuál fue la razón que originó esta anomalía.
- k) Que, las pruebas obtenidas de las inspecciones, el peritaje realizado por el fabricante, indican que la rueda izquierda presentaba una notoria resistencia al giro, lo que hizo que la aeronave se saliera hacia la izquierda de la pista durante la carrera de despegue.

- l) Que, el Peso y Balance de la aeronave al momento de ocurrido el suceso se encontraba dentro de parámetros, lo que no contribuyó al suceso.
- m) Que, no existen diligencias pendientes.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del suceso de aviación caratulada con el N° 1762AE, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa del incidente fue la falla del sistema del freno izquierdo que ocurrió durante la carrera de despegue.
- 3) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el presente suceso a través de la página web con el fin de prevención.
- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) 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, notifíquese, publíquese y archívese.



VICTOR VILLALOBOS COLLAO  
General de Brigada Aérea (A)  
DIRECTOR GENERAL

**DISTRIBUCIÓN:**

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2.- SR.
- EJ. N° 3.- DGAC., Depto. Jurídico.
- EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 5.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes (DPA), Sección Prevención.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente. 1762AE
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo Resoluciones.✓
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.