

EXENTA Nº 0327 ,

SANTIAGO, 05 ABR 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El suceso de aviación que afectó a la aeronave light sport aircraft (LSA), marca BRM AERO S.R.O., modelo BRISTELL, el día 26 de mayo de 2016, en que el piloto al mando perdió el control direccional durante el aterrizaje en la pista 19 del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), Comuna de La Reina, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 044, del 08 de junio de 2016, que abre la investigación caratulada con el Nº 1779CG.
- c) La licencia del piloto privado de avión.
- d) Los relatos del piloto privado de avión y pasajero.
- e) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- f) Las inspecciones y verificaciones realizadas al avión LSA marca BRM AERO S.R.O., modelo BRISTELL.
- g) Las inspecciones y verificaciones realizadas en la pista del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB).
- h) El Informe Técnico Operacional Nº 314/16, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación Nº 1779CG.
- j) El expediente de la investigación.
- k) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el artículo 3º letra r) de la Ley Nº 16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, la Ley Nº 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, el día 26 de mayo de 2016, durante el aterrizaje en la pista 19 del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), Comuna de La Reina, Región Metropolitana, el piloto al mando la aeronave, perdió su control direccional.
- b) Que, la verificación de la licencia y habilitaciones del piloto al mando, permitió establecer que contaba con las competencias exigidas reglamentariamente, para operar la aeronave en el vuelo en que se produjo el accidente investigado.
- c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no presentaron observaciones.
- d) Que, el Peso y Balance de la aeronave se encontraba dentro de los límites dispuestos por el fabricante, lo que no contribuyó al suceso investigado.
- e) Que, las condiciones meteorológicas no contribuyeron ni causaron el suceso.
- f) Que, el desprendimiento del perno desde su fijación en la horquilla de la rueda de nariz de la aeronave durante el aterrizaje, se debió a una fractura del tipo mixta (características de fatiga y fractura instantánea), como consecuencia de los esfuerzos a los que fue sometido el perno en el tiempo, provocando la pérdida del control direccional de la aeronave.
- g) Que, los daños en las palas de la hélice y la punta del ala izquierda, son consecuencia de la pérdida de control direccional durante el aterrizaje del suceso.
- h) Que, las personas a bordo de la aeronave resultaron ilesas y la aeronave con daños.
- i) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del suceso de aviación caratulada con el N° 1779CG, 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 del suceso ocurrido el día 26 de mayo de 2016, que afectó al piloto privado de avión, al mando de la aeronave light sport aircraft (LSA), marca BRM AERO S.R.O., modelo BRISTELL, fue la pérdida de control direccional de la aeronave durante la carrera de aterrizaje, a consecuencia de la falla del sistema de control direccional en tierra, de la rueda de nariz.
- 3) Que, actuó como factor contribuyente:
 - a) La fractura del perno que conecta la horquilla de la rueda de nariz con el mando (teleflex) de control direccional, durante la carrera de aterrizaje.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de avión.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión light sport aircraft (LSA), marca BRM AERO S.R.O., modelo BRISTELL.
 - c) Que, se estudie la factibilidad de incorporar en el mantenimiento de la aeronave, el reemplazo programado del perno que conecta la horquilla de la rueda de nariz con el mando (teleflex) de control direccional.

- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en procesos de difusión orientado a todos los operadores.
- 6) 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.
- 7) 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.
- 8) 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.-
- EJ. N° 2.-
- EJ. N° 3.- DGAC., Departamento Jurídico.
- EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 5.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1779CG.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.