

## CIRCULAR DE LA DIRECCIÓN DE AERONAUTICA

### I.- PROPOSITO

Disponer medidas a tomar por las entidades técnicas aeronáuticas, empresas aéreas y clubes aéreos durante la puesta en marcha de motores de aeronaves durante el proceso de mantenimiento y movimiento de ellas en tierra.

### II.- REFERENCIA

Reglamento de Aeronavegabilidad, título II, párrafo III, aprobado por la Dirección de Aeronáutica con fecha 29.07.66.

### III.- MATERIA

#### A.- ANTECEDENTES:

1.- El día 27.10.77 un mecánico de mantenimiento con licencia, puso en marcha el motor de una aeronave Beechcraft V-35B con el objeto de que otro mecánico desde tierra, ejecutara en el motor del avión una regulación de mezcla del carburador. Sorpresivamente el avión escapó el control del mecánico que estaba sentado en los mandos de la aeronave, la que entró a un hangar y atropelló a un auxiliar, ocasionándole con la hélice del avión lesiones de carácter grave en un costado del cuerpo.

Se comprobó que el sistema de frenos de la aeronave funcionaba sin ninguna observación, que el mecánico al abordar la aeronave para tomar colocación y poner en marcha el motor del avión no aplicó los frenos de estacionamiento de la aeronave, ni ajustó el asiento a su largo de piernas. Además se comprobó que previo a la puesta en marcha no se colocaron cuñas a las ruedas principales del avión.

El mecánico que se sentó a los mandos de la aeronave había obtenido su primero licencia sólo treinta días atrás.

2.- El día 06.01.77 la hélice del motor 3 de un avión cuadmotor, alcanzó y dio muerte a un funcionario que se encontraba sobre la escala adosada a la puerta delantera derecha. La aeronave tenía sus cuatro motores funcionando. Se comprobó que el sistema de frenos de la aeronave operaba eficientemente, no obstante lo cual el avión avanzó hasta alcanzar la escala, sin que la tripulación se

percatara del movimiento. El avión no se encontraba con sus cuñas de rueda colocadas y estaban funcionando los motores a pesar de encontrarse la escala adosada a su costado y el personal de tierra transitaba a través de ella.

- 3.- El día 22.02.77, estando una aeronave Cessna 337 lista para taxear al cabezal de despegue en un vuelo nocturno, el piloto se dio cuenta que ésta no avanzaba al intentar ponerla en movimiento advirtiéndolo rápidamente que el tren principal se encontraba con las cuñas colocadas. Uno de los pasajeros, sentado en el asiento trasero, se bajó de la aeronave y sacó la cuña del tren derecho, dirigiéndose posteriormente por atrás, seguramente con el objeto de ver si la rueda izquierda también se encontraba acuñada. Al hacerlo y debido a su desconocimiento de que la aeronave tiene un motor atrás, pasó a través del radio de acción de la hélice, lo que le produjo heridas de tal gravedad, que finalmente le produjeron la muerte.

#### B.- DISPOSICION:

- 1.- Diez (10) días después de recibida esta Circular o a más tardar el día 18.AGO.78, todas las entidades técnicas aeronáuticas, empresas aéreas y clubes deberán establecer en sus respectivos manuales de mantenimiento (o, en caso de que éstos no corresponda, mediante documentos que sean conocidos por todos los miembros de la entidad) las medidas de seguridad necesarias para que la operación de aeronaves en tierra no sea fuente potencial de accidentes del trabajo.
- 2.- Estas medidas deberán consultar como mínimo los siguientes aspectos:
  - a) No se colocarán en marcha motores o turbinas de aeronaves sin antes consultar las listas de chequeos correspondientes.
  - b) Se deberá individualizar al personal de mantenimiento que estará autorizado para poner en marcha motores o turbinas de aeronaves.
  - c) El personal seleccionado para efectuar lo estipulado en el párrafo B.1, deberá ser instruido en esta maniobra y tendrá como mínimo la categoría de Mecánico Jefe.
- 3.- Las medidas adoptadas deberán informarse a la Subdirección de Operaciones, Depto. Aeronavegabilidad al 31.08.78.

#### IV.- VIGENCIA

Inmediata.

**LUIS MUÑOZ SAENZ DE TEJADA  
GENERAL DE BRIGADA AEREA (A)  
DIRECTOR DE AERONAUTICA  
SUBROGANTE**