



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL  
SECCION NORMAS

DAN 06 24

“Complementa requisitos para  
la aviación no comercial”

Ing. Sr. Eduardo Martinez



- INTRODUCCIÓN
- COMO NACE LA DAN 06 24
- RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR
- ENMIENDA 2 A LA DAN 06 24
- COMO ENFRENTAR LOS CAMBIOS
- CONCLUSION

- **COMO NACE LA DAN 06 24**

**(1) DEROGACION DE LA DAN 91  
VOL II "REGLAS DE VUELO Y  
OPERACIÓN DE LA AVIACION  
GENERAL"(OCT 2011)**

**(2) COMPLEMENTO AL DAR 06  
RESPECTO A LAS  
OPERACIONES NO  
COMERCIALES (AV. GENERAL)**

- **RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR**

“ MANTENER LA CONDICION AERONAVEGABLE DE SU AERONAVE ”.

OACI, ANEXO 6 PARTE 2

FAR PARTE 91, SECCIÓN 91.403 (a)

DAN 06 24 SECCION 1.4.1

- Mantener la condición de aeronavegable
  - (1) La aeronave se mantiene de acuerdo a su Certificado de Tipo.
  - (2) El mantenimiento se efectúe en un centro de mantenimiento autorizado.
  - (3) Se haya cumplido con el programa de mantenimiento aprobado.
  - (4) Se haya cumplido con las Directivas de Aeronavegabilidad.

- **ENMIENDA 2 A LA DAN 06 24 (SECCIÓN 1.4.1 Y 1.4.6)**

**(a) RESPONSABILIDAD DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD.**

Se haya cumplido con lo dispuesto en el Manual de Mantenimiento de la aeronave, sección Limitaciones de Aeronavegabilidad. Se exceptúa del cumplimiento del Tiempo entre Overhaul (TBO) al motor y hélice y sus componentes básicos asociados, siempre y cuando estos no figuren en la sección antes señalada.

Aquellas aeronaves cuyo manual de mantenimiento no cuente con una sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad, aplicarán las instrucciones del fabricante con excepción del Tiempo entre Overhaul (TBO) al motor y hélice y sus componentes básicos asociados.

**(b) PERIODICIDAD DE LAS INSPECCIONES  
APLICACIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE INSPECCION  
SUPLEMENTARIOS (SID) EN AERONAVES CESSNA  
(CORROSION, FATIGA Y SOBRECARGA)**

- Como yo como operador enfrento los cambios asociados a la DAN 06 24.
- **(1) Respecto a la exención del Tiempo entre Overhaul.**
  - (a) Cuanto volamos (periodo 2002 al 2010).  
En un universo de 210 aviones  
Se voló un promedio de 36 horas anuales.  
3.0 horas mensuales

(b) Recomendaciones generales:

- (1) La preservación del motor.
- (2) Registro de consumo de aceite con fines de evaluar tendencia.
- (3) Registro de compresión de cilindros.
- (4) Revisión de filtros de aceite para detectar partículas metálicas.
- (5) Revisión por filtraciones.
- (6) Revisión periódica de bujías y su condición.
- (7) Cambios de aceite.
- (8) Aplicación las recomendaciones derivadas del análisis sistemático de fallas (troubleshooting)



- **(2) Respecto a los SID**
  - (a) Que se busca al aplicar estos SID
    - (1) Detectar corrosión y grietas por fatiga.
  - (b) Condiciones favorables para la corrosión y la fatiga
    - (1) Ambientales
      - (i) Aire salino
      - (ii) Contaminación
      - (iii) Temperatura y humedad
      - (iv) Humedad acumulada
    - (2) Operacionales
      - (i) Vuelos a baja altura
      - (ii) Vuelos de menos de 30 minutos
      - (iii) Operación en pistas no preparadas.

- c.-            Como enfrento el problema
  - (1) Proteger el avión mientras está en tierra
  - (2) Revisar y recomponer el estado de la pintura
  - (3) Limpieza del avión, exterior e interiormente
  - (4) Lubricación según carta de servicio
  - (5) Eliminar los puntos de corrosión que se detecten y tratar la superficie.
  - (6) Estanques de combustible llenos.
  - (7) Desconectar y retirar la batería.

- CONCLUSION

- El operador continúa siendo responsable de la aeronavegabilidad de su aeronave
- Dependerá de las condiciones bajo las cuales se cuide y proteja, se opere y se mantenga cada aeronave , el momento propicio para efectuar tanto las inspecciones de overhaul de los motores y hélices y la aplicación de los SID.
- Esto implica que cada operador debe adoptar medidas tanto preventivas (cuidado, protección, mantenimiento, servicios, etc.) como de monitoreo de su condición para poder determinar la oportunidad en que se aplicarán las tareas de mantenimiento y de ese modo no poner en riesgo la seguridad de las personas a bordo, como también seguir cumpliendo con sus responsabilidades como operador.

MUCHAS GRACIAS

[emartinez@dgac.cl](mailto:emartinez@dgac.cl)