

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-PEG, al mando del piloto privado de avión, Sr. Mario Olivos Bambach.

EXENTA N° 0291 /

SANTIAGO, 22 MAY 2013

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

**VISTO:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 01598 del 8 de junio de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1625AE.
- b) Los antecedentes del piloto privado de avión, Mario José Olivos Bambach.
- c) El historial de mantenimiento de la aeronave matrícula CC-PEG.
- d) El cálculo de peso y balance de la aeronave matrícula CC-PEG.
- e) El Informe Técnico emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- f) El trabajo del equipo investigador, relacionado con la inspección de la aeronave posterior al suceso.
- g) Los relatos del piloto privado de avión Sr. Mario José Olivos Bambach y del testigo Sr. Víctor González Hernández.
- h) El Informe Final N° 1625AE.
- i) El expediente de la investigación.
- j) 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, el día 04 de junio de 2012, a las 13:10 hora local, el piloto privado de avión Sr. Mario José Olivos Bambach, licencia N° 10.869, al mando la aeronave marca Cessna, modelo U206A, matrícula CC-PEG, de propiedad de Olivos Bambach, Mario José y Sociedad de Rentas Pretoria Limitada, durante el aterrizaje en la pista 31 del aeródromo Aerosantacruz (SCUZ) y luego que tomó la decisión de rehusar el aterrizaje, la aeronave se salió de la pista, volcándose. A consecuencia del accidente, el piloto resultó herido, el pasajero ileso y la aeronave con daños de consideración.
- b) Que, el mantenimiento y los trabajos técnicos, se realizaban de acuerdo a los tiempos establecidos por el fabricante de la aeronave y del motor. Los Registros de Mantenimiento, se encontraban actualizados de acuerdo a lo estipulado por la DGAC y el Certificado de Aeronavegabilidad del avión estaba vigente.
- c) Que, el peso y balance de la aeronave se encontraba dentro de los parámetros normales, lo que no contribuyó al accidente de la aeronave.
- d) Que, el análisis de las condiciones meteorológicas imperantes en el lugar del accidente, para el día y la hora del suceso, respecto a la dirección e intensidad del viento, habría contribuido al accidente, el cual variaba en intensidad y dirección, afectando a la aeronave con una componente de viento de costado al momento que rehusaba el aterrizaje derivándola hacia la izquierda de su trayectoria.
- e) Que, los antecedentes obtenidos durante la investigación, permiten señalar que previo al vuelo, el piloto verificó las condiciones meteorológicas de la ruta que indicaban que se encontraba despejada apta para el vuelo visual.
- f) Que, el aeródromo Aerosantacruz (SCUZ), no cuenta con estación meteorológica, por lo tanto el piloto no tuvo información previa al vuelo respecto a la intensidad y dirección del viento de superficie, lo que fue conocido por el piloto sólo cuando aproximó a la pista del aeródromo.
- g) Que, el piloto sobrevoló la pista y verificó a través de los catavientos que hay en ambos extremos, que la dirección del viento era del Sur y que las mangas estaban estiradas, lo que era un indicativo que el viento soplaba con alta intensidad (igual o superior a 15 nudos). El piloto en ese momento no dimensionó la intensidad del viento y efectuó una aproximación con 70 nudos de velocidad (velocidad indicada) y full flaps aterrizando en la pista 31, con viento a favor.

- h) Que, al momento que el piloto quebró el planeo para aterrizar, se dio cuenta que la velocidad terrestre de la aeronave, era mayor a la normal, también se dio cuenta que el viento era "superior al esperado". Esta situación hizo que la aeronave aterrizara a una velocidad terrestre mayor a la normal y por este efecto, aumentara su carrera de aterrizaje. Las marcas encontradas, indican que a 400 metros del inicio de la pista 31, la aeronave se desvió hacia la izquierda y sobrepasó una zanja. La distancia recorrida se explica por el incremento de la distancia, provocado por el aterrizaje con "viento de cola".
- i) Que, el piloto tomó la decisión de rehusar el aterrizaje, ante la posibilidad de no poder detener la aeronave dentro del remanente de la pista, que era de aproximadamente 255 metros, para lo cual aplicó full potencia al motor. Según su declaración subió los flaps a 10°, pero en el lugar del suceso se observó que los flaps se encontraban seleccionados en 0°. Al respecto, el manual de la aeronave recomienda para esta maniobra, retractar los flaps 20°. Esta situación implicaría que al haber llevado los flaps a 0°, la carrera de despegue aumenta. En esta condición, el piloto señaló que la aeronave en el momento en que se encontraba aún rodando por la pista, derivó hacia la izquierda en forma sorpresiva, perdiendo el control direccional.
- j) Que, el cambio de dirección de la aeronave, podría estar relacionado con una variación de la dirección e intensidad del viento, desde la derecha, lo que habría desplazado a la aeronave hacia la izquierda del eje central de la pista, saliéndose de ésta, para luego sobrepasar una zanja y volcarse.
- k) Que, respecto a lo anterior, de acuerdo al informe de la Dirección Meteorológica de Chile, a la hora del accidente, el viento era del Sureste con una intensidad de 10 a 20 nudos, variando en intensidad y dirección. Al respecto se podría señalar que al momento en que el piloto rehusaba el aterrizaje, el viento habría rotado, afectando a la aeronave con una componente de viento cruzado desde la derecha, desviándola hacia el lado izquierdo de su trayectoria, sin que el piloto pudiera contrarrestar esta situación.
- l) Que, otro factor a considerar, es el efecto del torque que pudo haber contribuido al accidente en el momento que el piloto aplicó potencia al motor, para rehusar el aterrizaje. Si bien, el piloto señaló que utilizó el procedimiento para contrarrestar el efecto del torque, aplicando presión al pedal derecho, es posible que la presión aplicada no haya sido lo suficiente, lo que se presume, en atención a su declaración, donde indica que "no tuvo tiempo de reacción por lo rápido que ocurrió el hecho". El no haber corregido la dirección de la aeronave en el momento oportuno, hizo que el avión se fuera hacia la izquierda de su trayectoria.
- m) Que, el cambio de trayectoria de la aeronave hacia la izquierda, durante

la rehusada, no se atribuye a una falla mecánica, toda vez que el piloto declaró que la aeronave no presentó problemas de orden técnico. Además, esto se avala con la inspección realizada al avión, posterior al suceso, donde se estableció que ésta no presentaba falla en el sistema de frenos, sistema de control direccional y sistema propulsor.

n) Que, no existen diligencias pendientes.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1625AE, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivar los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa del accidente ocurrido el día 4 de junio de 2012, que afectó al piloto privado de avión licencia N° 10.869, Sr. Mario José Olivos Bambach, al mando de la aeronave Cessna modelo U206A, matrícula CC-PEG, de propiedad de Olivos Bambach, Mario José y Sociedad de Rentas Pretoria Limitada, fue una pérdida de control direccional de la aeronave, por parte del piloto, durante la maniobra de rehusada del aterrizaje.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) Decisión del piloto de aterrizar con viento a favor (viento de cola).
  - b) No haber evaluado, el piloto, en forma correcta, la intensidad del viento durante el sobrevuelo.
  - c) Restricción de la pista, que permite aterrizar sólo por la pista 31.
  - d) El piloto no habría contrarrestando el efecto del torque del motor en forma adecuada.
  - e) Aplicación incorrecta del procedimiento de rehusada de aterrizaje.
  - f) Condiciones del viento al momento del aterrizaje, el cual variaba en intensidad y dirección, que pudo haber afectado a la aeronave, derivándola hacia la izquierda de su trayectoria.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:

Se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de aeronave, licencia N° 10.869, Sr. Mario José Olivos Bambach y en la carpeta del avión Cessna, modelo U206A, matrícula CC-PEG.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá que:

Se dé a conocer este suceso a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC a los clubes aéreos del país.

- 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 estipulado 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 y notifíquese.



*Jaime Alarcón Pérez*  
**JAIME ALARCÓN PÉREZ**  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL