



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

# DPA

Departamento  
Prevención de  
Accidentes

## INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACIÓN Nº 1575

Aeronave : CESSNA U206G

Lugar : AERÓDROMO LAS MARÍAS  
VALDIVIA

Fecha : 29-ENERO-2011

## **ANTECEDENTES**

La metodología de la Investigación considera las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) establecidos en el Anexo 13, "Investigación de Accidentes de Aviación", al Convenio de Chicago publicado por la Organización Civil Internacional (O.A.C.I.), y lo establecido en el "Reglamento sobre Investigaciones de Accidentes e Incidentes de Aviación" (DAR-13), aprobado por Decreto Supremo N° 216 de fecha 03 de diciembre del 2003.

## **DESCRIPCIÓN DEL ACCIDENTE**

El día 29 de enero de 2011, a las 12:00 hora local, la aeronave marca Cessna, modelo U206G, matrícula \_\_\_\_\_, de propiedad del Club Aéreo \_\_\_\_\_, al mando del piloto privado de avión Sr. \_\_\_\_\_, durante el aterrizaje en la pista 17 del Aeródromo "Las Marías", de la ciudad de Valdivia, perdió el control direccional de la aeronave, saliéndose de la pista. A consecuencia del accidente, tres pasajeros resultaron con lesiones menores, en tanto el piloto y los dos pasajeros restantes resultaron ilesos y la aeronave con daños de consideración.

### 1. **INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**

#### 1.1. **Reseña del vuelo**

- 1.1.1. El día 28 de enero de 2011 despegaron desde el Aeródromo Eulogio Sánchez de la ciudad de Santiago, cinco aeronaves del Club Aéreo \_\_\_\_\_ con destino al Aeródromo Las Marías de la ciudad de Valdivia, con el propósito de realizar vuelos en ese lugar, con los socios del Club Aéreo de esa localidad.
  - 1.1.2. El día 29 de enero se planificaron los vuelos a realizar en el aeródromo Las Marías.
-

- 1.1.3. Al piloto afectado se le asignó la aeronave marca Cessna, modelo U206G, matrícula \_\_\_\_\_, para realizar vuelos con los socios del club.
  - 1.1.4. Antes de iniciar el primer vuelo, el piloto señaló que se dio cumplimiento a la lista de chequeo. Se realizó el briefing de vuelo, verificando que los estanques contenían combustible para dos horas de vuelo.
  - 1.1.5. Los dos primeros vuelos se realizaron sin observaciones.
  - 1.1.6. En el tercer vuelo el piloto despegó con cinco pasajeros, efectuando el circuito establecido sobre la ciudad de Valdivia. Luego, se dirigió al aeródromo Las Marías, ingresando a tramo con el viento para aterrizar en la pista 17.
  - 1.1.7. Durante la aproximación para aterrizar y cuando se encontraba próximo a la pista, se activó la alarma de stall. Frente a esta situación, el piloto reaccionó bajando la nariz de la aeronave. Posteriormente, al momento de quebrar planeo, nuevamente se activó la alarma de stall, lo que provocó que la aeronave diera un fuerte bote sobre la pista. Ante esta eventualidad, el piloto aplicó potencia al motor con la intención de pasar de largo y la aeronave se elevó desviándose hacia la izquierda de su trayectoria.
  - 1.1.8. La aeronave continuó volando a baja altura sobre la franja de la pista, luego se inclinó haciendo contacto sobre el terreno con su rueda izquierda, desplazándose en esa condición por 80 metros, impactando con la punta del ala izquierda contra unos arbustos del cerco del aeródromo. Finalmente la aeronave giró en 120 grados hacia la derecha, impactando el empenaje contra el cerco perimetral del aeródromo.
  - 1.1.9. A consecuencia de lo anterior, el piloto y dos pasajeros resultaron ilesos, tres pasajeros con lesiones leves y la aeronave con daños mayores en toda su estructura.
-

1.2. **LESIONES A PERSONAS**

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS	TOTAL
MORTALES				
GRAVES				
MENORES		3		3
NINGUNA	1	2		3
TOTAL	1	5		6

1.3 **DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE**

- Fuselaje con deformación estructural leve desde el borde trasero de la puerta del pasajero, hasta el inicio del timón de dirección.
- El empenaje doblado en 30° hacia la derecha, en el punto de inicio del estabilizador vertical.
- Daños en el punto de amarre del tren principal derecho y de nariz, con ruptura en el piso de la sección de la cabina de pasajeros.
- Ala derecha con deformaciones desde el punto de apoyo del montante hasta la punta de ala, doblada en 30° hacia arriba, con vigas quebradas.
- Ala izquierda dañada en la punta y con desprendimiento desde la raíz, aproximadamente 5 cm.
- Las tres palas de la hélice con daños y desconectadas del núcleo al impactar contra el terreno con potencia.
- Estabilizadores horizontales, dañados en su estructura y deformados.
- Tren de aterrizaje principal con desprendimiento de rueda derecha, quebrado en dos partes cerca de la rueda y en su base.
- Tren de aterrizaje izquierdo, sin daños.
- Pierna de nariz con ruptura y desprendimiento desde la base.
- Piso en la zona de pasajeros, con roturas de un diámetro de 15 centímetros aproximadamente.
- Motor afecto a normativa por detención brusca.

Ver anexo "A", Informe Técnico.

1.4 **OTROS DAÑOS**

Parte del cerco perimetral del Aeródromo dañado por impacto de la aeronave.

1.5 **INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN**1.5.1 **Piloto**

NOMBRE	Sr. _____
EDAD	35 años
R.U.T.	12.874.237-9
LICENCIA	Piloto Privado de Avión
HABILITACIONES	Clase: Monomotor Terrestre
REGISTRA ACC/INCID.	No

1.5.2 **Experiencia De Vuelo**

<b>ANTECEDENTES</b>	<b>HORAS DE VUELO</b>
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	12:30
HRS. DE VUELO ÚLT. 30 DÍAS	02:54
HRS. DE VUELO ÚLT. 60 DÍAS	03:43
HRS. DE VUELO ÚLT. 90 DÍAS	05:47
HRS. DE VUELO DÍA DEL ACCID.	01:06
HRS. DE VUELO TOTALES	177:08

Nota: El piloto registra en los últimos tres meses previos al suceso, solo vuelos en avión Cessna 182. En este período no registra vuelos en material Cessna U206G, siendo su último vuelo en Cessna U206G, el día 24 de Octubre de 2010.

1.6 **INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE**1.6.1 **Antecedentes de la aeronave**

MATRÍCULA		
MARCA	Cessna	
MODELO	U206G	
Nº SERIE	U20606470	
HORAS DE VUELO	5342.5	
PLAZAS AUTORIZADAS	6	
ÚLTIMA REVISIÓN	3 Sep 2010 a las 5.342,5 en el	
AÑO DE FABRICACIÓN	1982	
PROPIETARIO	Club Aéreo	
PESOS CERTIFICADOS	P.V. <sup>1</sup>	2.147,70 lbs
	P.M.D. <sup>2</sup>	3.600 lbs

### 1.6.2 Antecedentes de la hélice

ANTECEDENTES	HÉLICE
MARCA	M <sup>c</sup> Cauley
MODELO	72CK-O-56
Nº SERIE	081692
HORAS DE VUELO	260.9 horas
T.B.O.	2.000 Hrs. 72 m
ÚLTIMA REVISIÓN	3 Sep 2010

### 1.6.3 Antecedentes del motor

ANTECEDENTES	MOTOR
MARCA	CONTINENTAL
MODELO	IO-520-LCF
Nº SERIE	567734
HORAS DE VUELO	366.8 horas
T.B.O.	1.700 horas
ÚLTIMA REVISIÓN	3 Sep 2010

<sup>1</sup> P.V.: Peso Vacío.

<sup>2</sup> P.M.D.: Peso Máximo de Despegue.

**1.6.4 Documentación a bordo**

<b>DOCUMENTACIÓN</b>	<b>CONDICIÓN</b>
CERTIFICADO MATRÍCULA	Sin observaciones
CERTIFICADO AERONAVEGABILIDAD	Sin observaciones
MANUAL DE VUELO DE LA AERONAVE	Sin observaciones
BITÁCORA DE VUELO	Sin observaciones

**1.6.5 Historial de Mantenimiento**

El plan de inspecciones y el programa de mantenimiento de la aeronave, se estaba cumpliendo según lo indica la normativa aeronáutica y el manual del fabricante, sin observaciones.

Se revisaron los registros de mantenimiento, correspondiente al programa de Inspecciones del fabricante y aceptado por la DGAC, sin encontrar observaciones en su cumplimiento, además su Plan de Reemplazo, peso y balance se encontraban actualizados.

**1.6.6 Inspecciones Realizadas**

Se procedió a efectuar una inspección general visual a la aeronave observándose daños estructurales externos, los cuales se encuentran detallados en el punto 1.3 de este Informe

Se inspeccionaron las superficies de los controles de vuelo, verificándose que estos se movían libremente en su recorrido, a excepción del timón de profundidad, el cual estaba severamente dañado debido al impacto.

Se revisaron los mandos de motor, moviéndolos en toda su extensión, no encontrándose observaciones en su accionar y recorrido.

---

Se chequeó el sistema de freno, accionando los pedales del lado izquierdo desde la cabina, operando en forma normal y no se observó filtración de líquido hidráulico, tanto por las líneas de presión como por otros componentes.

Se inspeccionó el sistema de combustible, tanto el filtro principal como cañerías y mangueras, no encontrándose observaciones.

1.6.7

**PESO**

De acuerdo a los antecedentes, al momento de iniciar el vuelo la aeronave tenía el siguiente peso:

Peso vacío	:	2.147,0 LBS.
Piloto y Pasajero		360,0 LBS
Pasajeros Centro (2)		340,0 LBS.
Pasajeros Trasero (2)		264,0 LBS
Combustible		163.2 LBS.

---

Total		3.274,2 LBS.
Menos combustible taxeo		12,0 LBS.
<b>TOTAL</b>		<b>3.262,0 LBS</b>

De acuerdo con lo anterior, la aeronave se encontraba dentro del rango de peso permitido por el manual de la aeronave, siendo el peso máximo operacional de 3.600 lbs. El centro de gravedad queda dentro de la envolvente.

**Nota: Los antecedentes relativos al cálculo de peso, balance y centro de gravedad forman parte del expediente.**

1.7

**INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

El informe Técnico Operacional de la Dirección Meteorológica de Chile, indicó que las condiciones meteorológicas en la zona del aeródromo Las Marías, en Valdivia, entre las 12:00 y 13:00 hora local del día del accidente eran de una



visibilidad mayor a 15.000 metros, viento predominante desde el Sur Oeste, con intensidad variable entre 1 y 5 nudos.

El pasajero ubicado en el asiento delantero derecho, que también era piloto, señaló que a la hora del accidente la condición del viento era calma.

1.8 **AYUDAS A LA NAVEGACIÓN**

No aplicable.

1.9 **COMUNICACIONES**

No aplicable.

1.10 **INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE**

*Coord*

*39 47 45 S - 73 14 29 W*

Lugar

Aeródromo Las Marías, Valdivia

Elevación

13 Ft.

Orientación pista

17/35

Largo y ancho

1.230 x 16 metros

Superficie

Concreto

Administración

Pedro Aubel A.

Uso

Público

Franja de Pista

700 x 40 metros.

**Ver Anexo "B" fotografías.**

1.11 **INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO**

1.11.1 De acuerdo a las marcas encontradas en el lugar del accidente, se puede indicar que la aeronave hizo contacto en el primer tercio de la pista 17. No se observaron marcas de frenado.

1.11.2 A 400 metros del umbral de la pista 17 y en la franja de pista, se observaron marcas sólo de la rueda izquierda de la aeronave, paralelos al cerco del aeródromo, con una longitud de 40 metros. Se observaron marcas de impacto

de la punta del ala izquierda, en los arbustos ubicados en la línea del cerco del aeródromo.

1.11.3 Además, se observaron marcas de la rueda del tren de aterrizaje izquierdo y derecho, que continuaban desplazándose sobre la franja de pista en forma paralela al cerco del aeródromo. Estas marcas tenían una longitud de 40 metros, desplazándose en total 80 metros sobre el terreno.

1.11.4 Las huellas finales indican que el avión giró hacia la derecha en 120 grados, debido a que la rueda de la pierna de aterrizaje derecho se desprendió, golpeando el empenaje contra el cerco, resultando la aeronave con daños de consideración en toda su estructura.

1.11.5 Se observaron daños asociados a impacto con potencia en las tres palas de la hélice del avión.

ANEXO "B" Fotografías del lugar

1.13 **INCENDIO**

No hubo.

1.14 **SUPERVIVENCIA**

El piloto y los cinco pasajeros, abandonaron la aeronave por sus propios medios, resultando tres pasajeros con lesiones leves.

1.15 **RELATOS**

1.15.1 **Extracto del relato del piloto**

"...Que, el día 28 de enero de los corrientes despegamos desde el aeródromo de Tobalaba 5 aeronaves del club aéreo, con destino al aeródromo Las Marías de la ciudad de Valdivia, el día 29 de los mismos corrientes, procedimos a volar con los socios del club de la localidad.

Que, previo a iniciar esta actividad se planificó el circuito que se realizaría y las medidas de seguridad que se tenía presente, esta operación estaba a cargo del jefe de operaciones aéreas del mismo club, el señor ..

Que, se me asignó la aeronave Cessna 206, matrícula \_\_\_\_\_ para efectuar vuelos con los socios.

Que, previo al vuelo, se dio cumplimiento a la lista de chequeo, comprobando entre otras cosas la condición de los controles de vuelo, los que no presentaban problemas, cantidad de combustible necesario para volar 02 horas  $\frac{3}{4}$  además se verificó el aceite del motor y se realizó el briefing de vuelo.

Que, previo al accidente realicé 2 turnos de vuelo, los cuales duraron cada uno aproximadamente 23 minutos.

Que, en el tercer vuelo despegué con 5 pasajeros, realizando el circuito sin observaciones, luego me dirigí al aeródromo para aterrizar, iniciando tramo con el viento a la pista 17, siempre notificando las posiciones de cada aeronave que se encontraban en las inmediaciones, ingresando a base a 1.000 pies sobre el campo, enfrentando la pista en final largo y con la cuerda correspondiente aplicando los flaps a requerimiento.

Que en final se aplicó full flaps, la velocidad de aproximación era de 70 nudos.

Que, próximo a la pista, comencé a realizar el quiebre de planeo, todo normal, sonó el pito de stall, e hicimos contacto con la pista. Inmediatamente el ala derecha se levantó, ante esa situación apliqué potencia, con lo que la aeronave se elevó algo y siguió su trayectoria hacia el costado izquierdo, con muy poca efectividad en los controles, todo esto ocurrió muy rápido y me encontré sobre la franja de la pista, en ese momento determiné cortar la potencia del motor y paso de hélice, conjuntamente con cortar el master. Mientras el avión se desplazaba sobre la franja de la pista, éste giró en 180°, dañándose parte de la estructura del ala y cola...”

#### 1.15.2

##### **Extracto del relato del pasajero Sr. \_\_\_\_\_**

“...El día 29, comenzamos a realizar los vuelos desde el Aeródromo, aproximadamente a las 10:30 hrs. local, previamente a esto se planificaron los vuelos y por el lugar donde se iba a volar.

La idea era que existiera un ordenamiento respecto a las salidas y llegadas de las cinco aeronaves que comenzaron a operar en el lugar.

Para este efecto el piloto de la aeronave accidentada Sr. \_\_\_\_\_, me pidió que lo acompañara en estos vuelos ya que yo conocía la zona.

Se realizó el primer vuelo con los respectivos pasajeros, el cual duró unos 15 minutos ya que sólo se sobrevolaría sobre la ciudad de Valdivia.

Luego se realizó el segundo vuelo sin observaciones.

En el tercer vuelo y que iba ser el último en que iba a acompañar al piloto, despegamos sin observaciones, conforme a lo ya establecido, a bordo iban 4 pasajeros, más el suscrito y el piloto.

Luego del vuelo sobre la ciudad, nos dirigimos hacia el aeródromo para aterrizar.

La aproximación fue un tramo con el viento izquierdo para la pista 17, luego en final recuerdo que el piloto aplicó full flaps, no recuerdo la velocidad de la aeronave.

Próximo a tocar pista y estando a una altura que no puedo determinar, sonó el pito de stall, el piloto procedió a bajar la nariz de la aeronave, y el pito dejó de sonar.

Segundos después estábamos haciendo el quiebre de planeo, sentí nuevamente la alarma de stall, la aeronave dio un fuerte bote sobre la pista, inmediatamente el piloto aplicó potencia al motor y la aeronave se fue volando hacia la izquierda de la pista, y en cosa de segundos estábamos en tierra, el avión se giró unos 200 grados. No recuerdo en que momento exacto el piloto redujo la potencia del motor, antes que la aeronave se detuviera corté la selectora de combustible y la mezcla, sin embargo deseo aclarar que antes de este evento no intervine en el vuelo.

Una vez que la aeronave se detuvo, procedimos a evacuarla, lo que hicimos por nuestros propios medios.

Ante la consulta del investigador respecto a las condiciones meteorológicas que había a la hora que ocurrió el accidente, debo señalar que éste permitía el vuelo para operación visual con cielo despejado y viento calma...”

### 1.15.3 Extracto de oficio del Club

“...El Club Aéreo del ... s, tiene una clara política tendiente al mantenimiento de eficiencia operativa de los pilotos, para ello fomenta el uso de las aeronaves tanto durante la semana como fines de semana, poniendo a disposición de sus socios las aeronaves, a objeto que efectúen un determinado número de horas subvencionadas por el Club, realizando vuelos “fuera de cancha” en los alrededores de Santiago y raid a diferentes provincias, beneficiando con vuelos recreativos a socios de la Corporación que viven en Santiago.

Adicionalmente, existe la política que los pilotos no deben permanecer más de 30 días sin volar y, en caso de ocurrir, se considera un piloto de seguridad que lo acompañe o un instructor de vuelo, según sean las circunstancias y tiempo de inactividad de vuelo...”

ANEXO “C” Relatos.

## 1.16 INFORMACIÓN ADICIONAL

### 1.16.1 **Velocidades de la aeronave**

- Velocidad de aproximación flaps UP 75/85 KTS
- Velocidad de aproximación con 40° flaps 67 / 75
- Velocidad de stall con full flaps 54 kts.
- Consumo combustible 13,6 galones x hora

### 1.16.2 **Definición de Stall<sup>3</sup>**

El stall o entrada en pérdida, es el efecto provocado por la incapacidad del ala para seguir produciendo sustentación, y se genera cuando el avión vuela con un

<sup>3</sup> Aerodinámica y Actuaciones del Avión, autor Aníbal Carmona.

ángulo de ataque mayor que el ángulo de ataque crítico. La alarma de stall se activa entre 5 a 10 nudos antes del stall.

### 1.16.3 **Aproximación Estabilizada**

Una aproximación estabilizada, según **“Flight Safety Foundation”** corresponde a lo siguiente:

- La aeronave está en la trayectoria de vuelo correcta.
- Son necesarios sólo pequeños cambios de rumbo y altitud.
- Una velocidad no menor de  $V_{REF}$  (velocidad referencia de aterrizaje o velocidad de cruce del umbral).
- Correcta configuración de la aeronave para el aterrizaje.
- Razón de descenso no superior a 1000 pies por minuto.
- Listas de chequeos y briefings deben ser completados.
- Para vuelos en condiciones meteorológicas visuales, la aeronave debe encontrarse estabilizada a 500 pies sobre la elevación del aeródromo.

### 1.16.4 **Definición de Torque**

Por definición, “torque” es una fuerza, o combinación de fuerzas, que produce o tiende a producir un movimiento de torsión o de rotación de un avión.

Una hélice de avión que gira en sentido de los punteros del reloj, mirada desde atrás, produce fuerzas que tienden a torcer o girar el avión en dirección contraria, virando así el avión hacia la izquierda. Los aviones están diseñados de manera tal que no sea notorio el efecto de torque para el piloto cuando el avión se desplace en vuelo recto y nivelado con una potencia de crucero.

El efecto de torque aumenta en proporción directa a la potencia del motor, velocidad y actitud del avión. Si el ajuste de potencia es alto, la velocidad baja y el ángulo de ataque alto, el efecto de torque es mayor. Durante los despegues y ascensos, el efecto torque es más pronunciado. El piloto debe aplicar suficiente

---

presión al pedal del timón derecho para contrarrestar la tendencia del viraje hacia la izquierda y mantener una trayectoria recta de despegue.

Información tomada del Manual del Piloto Privado.

## 2 **ANÁLISIS.**

- 2.1 De acuerdo a lo señalado por el piloto en su relato, la velocidad de aproximación para aterrizar era de 70 nudos y aplicando full flaps. Próximo a la pista, se activó la alarma de stall.
  - 2.2 Según el pasajero que se encontraba en el asiento delantero derecho, también piloto de avión, señaló que el piloto al mando bajó la nariz de la aeronave, deteniéndose el sonido de la alarma. Posteriormente, durante el quiebre de planeo, se activó nuevamente la alarma de stall. Al momento de hacer contacto con la pista, la aeronave dio un fuerte bote.
  - 2.3 Lo señalado anteriormente indicaría que la aproximación no habría sido estabilizada, porque el piloto no mantuvo la aeronave en una actitud y velocidad apropiada, lo que habría provocado una pérdida de sustentación de la aeronave durante el quiebre de planeo para aterrizar.
  - 2.4 Posterior al bote sobre la pista y, con el propósito de recuperar la condición del vuelo, el piloto decidió pasar de largo, aplicó potencia al motor y la aeronave se elevó, desviándose al mismo tiempo hacia la izquierda. Esta situación se asocia al efecto del torque, que afectó a la aeronave en momento que se aplicó potencia al motor y que no fue corregido por el piloto, lo que provocó que el avión se fuera hacia la izquierda y se saliera de la pista.
  - 2.5 La aeronave se mantuvo volando por algunos segundos a baja altura y con baja velocidad, sobre la franja de la pista, y paralelo a ésta. Luego se desplazó sobre el terreno, hasta impactar contra el cerco perimetral del aeródromo, resultando la aeronave con daños de consideración.
  - 2.6 El piloto al mando señaló que al momento del aterrizaje había viento cruzado del Oeste, lo que habría provocado que la aeronave girara hacia la izquierda de su trayectoria. Sin embargo, esta situación se contradice con lo observado por el
-

piloto que se encontraba como pasajero en el asiento delantero derecho, cuando señaló que las condiciones meteorológicas que habían ese día en el lugar, permitían el vuelo visual y que el viento era calma. De igual forma, la Dirección Meteorológica a través de su Informe Técnico Operacional, señaló que la intensidad del viento era de 1 a 5 nudos, proveniente desde el Sur Oeste, para el período en que ocurrió el accidente. Consecuentemente, la componente de viento de costado existente no habría afectado la aproximación y el aterrizaje.

- 2.7 Los antecedentes proporcionados por el Club Aéreo en el aspecto a las políticas y disposiciones de capacitación y entrenamientos de sus pilotos, indican, que esta entidad *"tiene una clara política tendiente al mantenimiento de eficiencia operativa de los pilotos"* y se añade que los pilotos *"no deben permanecer mas de 30 días sin volar"*.
- 2.8 Si bien el piloto mantuvo eficiencia de vuelo durante los últimos 30 días, en material Cessna 182, en la aeronave Cessna 206, en la cual se accidentó, no registraba vuelos en los últimos tres meses, lo que habría contribuido al accidente, toda vez que ésta aeronave es distinta respecto a sus performances y operación.
- 2.9 Se descarta que el accidente se haya debido a una falla mecánica, ya que las inspecciones realizadas a los controles de vuelo, al sistema de dirección, al sistema de frenos y al motor, posterior al accidente, indican que la aeronave se encontraba sin observaciones, por lo que los aspectos técnico mecánicos no habrían causado ni contribuido al accidente.
- 2.10 La posibilidad que el peso y estiba hayan contribuido al accidente queda descartada, ya que de acuerdo a los antecedentes, la aeronave operaba dentro de los límites de peso y centro de gravedad.

### 3 CONCLUSIONES

- 3.1 La aeronave se encontraba con el certificado de aeronavegabilidad vigente.
- 3.2 El piloto estaba con su licencia y habilitación vigente.
-



- 3.3 El mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo con la normativa vigente.
- 3.4 La aeronave y sus sistemas habrían operado en forma normal durante la ocurrencia del suceso investigado.
- 3.5 La tercera aproximación para aterrizar en la pista 17 del Aeródromo Las Marías, no se mantuvo estabilizada.
- 3.6 Al momento del quiebre de planeo, la aeronave entró en pérdida, dando un bote sobre la pista, luego de lo cual, al intentar pasar de largo, el piloto perdió el control direccional, saliendo hacia la izquierda.
- 3.7 Posterior a la aplicación de potencia al motor, la aeronave fue afectada por el torque, lo que no fue corregido por el piloto.
- 3.8 El piloto no mantenía continuidad de vuelo en este tipo de aeronave, Cessna modelo U206G, lo cual habría afectado su eficiencia en la operación en este tipo de material de vuelo.

3. **CAUSA DEL ACCIDENTE**

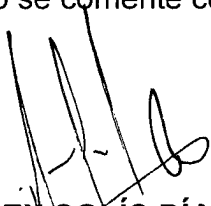
La causa más probable del accidente fue la pérdida de control de la aeronave, por parte del piloto, durante el aterrizaje.

4. **FACTORES CONTRIBUYENTES**

- 4.1 Falta de eficiencia en la operación de la aeronave por parte del piloto, al no mantener continuidad de vuelo en el material Cessna 206.
  - 4.2 Aproximación para aterrizar no estabilizada.
  - 4.3 No contrarrestar el efecto torque que desvió la aeronave hacia la izquierda, al momento de aplicar potencia luego que la aeronave dio un bote sobre la pista.
-

5. **RECOMENDACIONES**

- 5.1 Comentar este incidente en las charlas que dicta la DGAC a los clubes aéreos.  
5.2 Enviar una copia de este Informe al Club Aéreo del Personal de Carabineros, a objeto se comente con todos los pilotos de esa entidad con fines de prevención.



**ALEX SOLÍS DÍAZ**  
INVESTIGADOR TÉCNICO



**ÁNGEL ESPINOZA REYES**  
INVESTIGADOR ENCARGADO

**ANEXOS**

- "A" Informe Técnico.  
"B" Fotografías del lugar.  
"C" Relatos.

**DISTRIBUCIÓN**

EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente. ✓