

**Accidente 1347**

Fecha: <b>07 de julio de 2004</b> Lugar del suceso: <b>Rapel</b>				Hora Local: <b>10:30 horas</b>  Región: <b>Sexta</b>
Marca y modelo de la aeronave: <b>Cessna - 188B</b>				Año de fabricación: <b>1973</b>
Número de motores / marca y modelo: <b>1 – Continental - IO-520D</b>				Daños a la aeronave: <b>Mayores</b>
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): <b>Piloto comercial de avión</b>  Edad: <b>69 años</b>
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Leves/Ninguna	<b>1</b>	-	-	
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando				Tipo de Operación: <b>Trabajo Aéreo</b>
Total horas de vuelo: <b>13.330:00 horas</b> Total horas de vuelo en el material: <b>4.000:00 horas</b>				Fase de la Operación: <b>Despegue</b>

**Reseña del vuelo**

El día 7 de julio, la aeronave fue retirada por un piloto comercial desde el Aeródromo de Traiguén, donde se encontraba estacionada desde enero del presente año.

Después de este evento, el piloto despegó desde el citado aeródromo, para dirigirse en vuelo hasta la pista eventual, ubicada en el Fundo La Cabaña de Bucalemito, en el sector de Rapel.

La aeronave despegó desde Traiguén a las 12:00 hora local, con sus estanques de combustible llenos, aterrizando en el Aeródromo El Litral, después de 1:30 horas de vuelo.

En el lugar anteriormente señalado, el piloto de la aeronave relleno los estanques de combustible, continuando su vuelo, aterrizando después de una hora de vuelo en el Aeródromo de Quivolgo (sector de Cauquenes), recargando nuevamente combustible, continuando su vuelo y aterrizando en su destino a las 17:00 hora local.

Según lo declarado por el piloto, el día 8 de julio a las 10:30 hora local, , la aeronave, en su primer vuelo del día, despegó para hacer un vuelo de verificación de peso para poder operar en la citada pista eventual, para posteriormente realizar un trabajo de fumigación.

La aeronave al despegar habría tenido una pérdida de potencia, por lo que impactó con unos árboles ubicados al final de la pista, precipitándose a tierra, resultando el piloto, única persona a bordo, ileso y la aeronave con daños mayores.

### **Conclusiones**

- El piloto de la aeronave tenía su licencia de vuelo al día y sin observaciones.
  
- La aeronave se encontraba con sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.
  
- El mantenimiento para preservar la aeronave, no fue realizado de acuerdo a lo señalado por el fabricante, considerando que la aeronave estuvo 6 meses sin volar.
  
- La aeronave probablemente tuvo una pérdida de potencia durante el despegue, causado por una baja compresión de los cilindros del motor y mal estado de las bujías.
  
- Como consecuencia del accidente, el piloto de la aeronave resultó ileso y la aeronave con daños mayores.

### **Causa probable del accidente**

La causa más probable del accidente, sería una pérdida parcial de potencia del motor de la aeronave durante el despegue provocada por una baja compresión del 50% de los cilindros, lo que impidió a la aeronave alcanzar la velocidad requerida para mantenerse en vuelo.

### **Factores contribuyentes**

- La falta de mantenimiento para preservar la aeronave en períodos prolongados de inactividad de acuerdo a lo señalado por el fabricante.
- Mal estado del 50% de las bujías del motor de la aeronave.

- Probable efecto del exceso de tiempo para el cumplimiento del overhaul de la aeronave, de acuerdo a lo recomendado por el fabricante, lo que podría producir corrosión externa e interna, falla en los sellos, gomas y empaquetadura de los cilindros.

### **Recomendaciones**

- Evaluar la aplicación obligatoria de la recomendación señalada en la SIL 98-9A0 por el fabricante del motor.
- Difundir en las empresas aéreas propietarias y CMA, el presente accidente, insistiendo en el cumplimiento del mantenimiento preventivo que deben efectuar, cuando éstas aeronaves permanezcan estacionadas y sin operar por tiempos prolongados.

