

**Accidente N° 1372**

Fecha: <b>13 de enero de 2005</b>				Hora Local: <b>06:15 horas</b>	
Lugar del suceso: <b>2 km. al NE del Aeródromo Santa Teresa del Almendral</b>				Región: <b>Metropolitana</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>Piper PA-25</b>				Año de fabricación: <b>1974</b>	
Número de motores / marca y modelo: <b>1 / Lycoming O540 B2C5</b>				Daños a la aeronave: <b>Mayores</b>	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): <b>Piloto comercial</b>	
Mortales	--	--	--		
Graves	--	--	--		
Leves/Ninguna	<b>1</b>	--	--		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: <b>Trabajo Aéreo</b>	
Total horas de vuelo: <b>3.000:00 horas</b>				Fase de la Operación: <b>Vuelo crucero</b>	
Total horas de vuelo en el material: <b>1.500:00 horas</b>					

**Reseña del vuelo**

El día del accidente, después de despegar y estando ya en vuelo de crucero, la aeronave de acuerdo a lo señalado por el piloto, tuvo una baja de revoluciones en el motor, quedando inicialmente con 2.200 RPM. Posteriormente, el piloto colocó todo el acelerador adelante, no obstante las RPM no aumentaron, comenzando a fluctuar entre 1.800, 2.000 y 2.100 RPM.

Frente a lo que sucedió, el piloto señaló que procedió a chequear el combustible, que la llave de mezcla estuviera en posición rica y el aire caliente en posición frío. Además, señaló que a pesar de tener la presión de combustible en rango verde, según el indicador, conectó la booster, mejorando solamente las RPM por un par de segundos.

En ese momento, estando a unas cinco millas al sur de la pista, el piloto soltó los 60 galones de carga de producto, mejorando la sustentación del avión, procediendo a realizar un viraje amplio para regresar a la pista.

La aeronave al regresar a la pista, descendió continuamente hasta tocar ruedas en un potrero ubicado a 2 kilómetros de ésta, rodando unos 250 metros.

Posterior a ello y al tratar de pasar un cerco, la parte inferior de la aeronave lo impactó, quedando enganchados en el patín de cola 42 metros de cable de acero y 10 metros de alambre de púas, atravesando el potrero

siguiente de 200 metros de largo en vuelo, a baja altura, para finalmente entrar en pérdida y caer a una laguna, capotando.

La aeronave al caer al agua, capotó, quedando con su cabina sumergida en el agua. El piloto resultó ileso en el accidente y la aeronave con daños mayores.

### **Conclusiones**

- El piloto de la aeronave tenía su licencia de vuelo vigente al día del accidente.
- El mantenimiento de la aeronave se efectuaba sin observaciones.
- La aeronave tenía sus certificados de matrícula y aeronavegabilidad sin observaciones.
- No fue posible establecer si hubo falla de algún sistema o componente de la aeronave, que influyera en el accidente.
- No se pudo establecer si la pérdida de potencia señalada por el piloto de la aeronave, fue producto de una falla mecánica del motor o componentes de éste, a alguna falla en la operación del avión.
- Es probable que el motor de la aeronave haya tenido oscilaciones de potencia momentáneas en vuelo, causada por obstrucción en el sistema de alimentación de combustible, debido a algún elemento extraño, condición que no pudo ser determinada.
- El piloto perdió el control de la aeronave en el proceso de aterrizaje de emergencia.
- El piloto administró inadecuadamente la emergencia.

### **Causa del accidente**

La causa más probable se debería a que el motor de la aeronave habría tenido oscilaciones de potencia momentánea por razones que no fueron posible determinar.

### **Recomendaciones**

- Que, el piloto sea sometido a un examen teórico-práctico, con énfasis en fallas de motor y aterrizajes de emergencia, cuando deba renovar su licencia de vuelo.
- Que, se implemente un seminario para operaciones de fumigación aérea, con énfasis en el control de la aeronave ante una situación de emergencia.

