05. Cessna 177RG, OB-1332

Matrícula: OB-1332	**Año de fabricación:** 1976			**Categoría/peso:** 2250 Kg o menos
Marca y modelo de la aeronave: Cessna 177RG				
Núm. De motores/ marca y modelo: 01/ Lycoming IO-360-A1B6D				
Fecha: 04-10-2001	**Hora UTC:** 14:35			**Provincia:** Ica
Lugar del suceso: Aeropuerto de Ica				

Lesiones	**Muertos**	**Graves**	**Leves/ Iles.**
Tripulación			01
Pasajeros			
Otros			01

Piloto al mando (licencia): Piloto Comercial
Edad: 36 **Total horas de vuelo:** 3868:38
Tipo de operación: RAP 135
Fase de operación: Crucero

Daños a la aeronave: daños mayores

Tipo de suceso: Accidente

DESCRIPCION DEL SUCESO

El día 4 de Octubre del 2001 la aeronave Cessna 177RG, con matrícula OB-1332 perteneciente a la compañía Aero Condor procedió a realizar un vuelo de comprobación sobre el aeródromo de Ica. La aeronave fue autorizada para ascender hasta FL 060; cuando ésta había alcanzado aproximadamente FL 040 el piloto escucho ruidos anormales en el motor, reportando a torre que iniciaba el descenso por problemas.
Al iniciar la aproximación hacia la pista 33 el piloto nota que el MLG baja pero que la luz de indicación no enciende en el panel de instrumentos, el piloto decide subir el tren y aplicar gravedades al bajarlo de nuevo, esta vez el MLG si completa su ciclo de bajada. En este lapso de tiempo la aproximación hacia la pista 33 se vio afectada por el incidente del MLG, lo cual ocasiono que tuviese demasiada altura para efectuar un aterrizaje seguro. El piloto decidió hacer la aproximación por la pista 15 ya que

hasta ese momento contaba con la suficiente potencia para realizar las maniobras necesarias para llevar a cabo el aterrizaje.

Al encontrarse en tramo de acercamiento las RPM disminuyeron y obligaron al piloto a descender inmediatamente aterrizando la aeronave con poca velocidad y control lo cual ocasiono que ésta se saliese en un tercio de la pista 15 hacia el lado izquierdo, haciendo contacto con una loma de tierra que la impulsó y la lanzó hacia un terreno agrícola paralelo a la pista 15.

CONCLUSIONES

La aeronave había tenido reportes de caída de magneto derecho y de CHT ligeramente alta en ascenso de 65 knots y 500 ft de régimen por lo cual entró a mantenimiento y se le levantaron dichas discrepancias.
La investigación dio como resultado que el magneto dual Bendix que esta aeronave utiliza, no estaba emitiendo chispa para la adecuada explosión del combustible, esto se debe a que en el momento de cambiar las platinas del magneto, no se les aplico el torque indicado el Manual de Servicio del motor, lo cual ocasionó que estas quedaran pegadas sin emitir la chispa que permitiese completar el ciclo de explosión del motor.