



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

DPA

**Departamento
Prevención de
Accidentes**

**INFORME FINAL
ACCIDENTE DE AVIACIÓN
Nº 1827SP**

Aeronave : Piper, PA-28-236.

Lugar : Aeródromo San Fernando (SCSD).

Fecha : 05 de septiembre de 2017

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 sobre Aviación 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 05 de septiembre de 2017, el piloto comercial de avión e instructor de vuelo, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-28-236, mientras se encontraba realizando un vuelo de reentrenamiento a un piloto alumno en el Aeródromo San Fernando (SCSD), Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, durante la carrera de despegue desde la pista 20, impactó con el ala derecha de la aeronave a una persona que se encontraba en la pista. A consecuencia del suceso, ambos pilotos resultaron ilesos, la aeronave sufrió daños en la punta de ala derecha y la persona impactada con lesiones graves.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

- 1.1.1.** El día del suceso el piloto alumno y el instructor de vuelo despegaron aproximadamente a las 15:40 HL, desde el Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), Región Metropolitana, con plan de vuelo al Aeródromo San Fernando (SCSD) de la ciudad de San Fernando, Región del Libertador Bernardo O'Higgins.
- 1.1.2.** El objetivo del vuelo era realizar un reentrenamiento al piloto alumno.
- 1.1.3.** El vuelo hacia el Aeródromo San Fernando (SCSD) se realizó sin observaciones.
- 1.1.4.** Al arribo sobre el sector del aeródromo, se realizaron distintas maniobras y luego efectuaron un aterrizaje completo en la pista 20.
- 1.1.5.** Posteriormente, se realizó un despegue desde la pista 20 para realizar un circuito de tránsito izquierdo y realizar nuevamente un aterrizaje completo sin observaciones.

- 1.1.6.** Una vez aterrizado, efectuaron un viraje de 180 grados en pista para volver al umbral 20 y realizar un nuevo despegue.
- 1.1.7.** Durante la carrera de despegue, la tripulación no se percató de la presencia de una persona en la pista, y al momento de efectuar la rotación, el ala derecha de la aeronave impactó contra esta persona, no obstante la tripulación continuó el despegue.
- 1.1.8.** La tripulación se mantuvo sobrevolando el aeródromo hasta que la pista quedó libre, luego que la persona impactada fuera trasladada hacia el Hospital Regional de Rancagua en estado grave, aterrizando posteriormente, sin observaciones.
- 1.1.9.** El piloto alumno y el instructor de vuelo resultaron ilesos, mientras que la aeronave resultó con daños en la punta de ala derecha.

1.2. LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves			01	01
Menores				
Ninguna	02			02
Total	02			03

1.3. DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

A consecuencia del accidente, la aeronave resultó con daños en la punta de ala derecha.

Ver anexo "A", Informe Técnico.

1.4. OTROS DAÑOS

No hubo.

1.5. INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN**1.5.1. Instructor de vuelo**

ÍTEM	ANTECEDENTE
EDAD	76 años
LICENCIA	Piloto Comercial de Avión
HABILITACIÓN	Clase: Monomotor / Multimotor Terrestres Tipo: N/A Función: Instructor de Vuelo / I.V.I. / Vuelo por Instrumentos
EXAMEN MÉDICO	Clase 1, vigente, apto y sin observaciones.
REGISTRA ACC/INCID.	No.

1.5.2. Experiencia de Vuelo

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	1.620:03
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	28:00
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	62:12
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	87:37
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	01:30
HRS. DE VUELO TOTALES	10.620:31

1.5.3. Piloto alumno

ÍTEM	ANTECEDENTE
EDAD	26 años
LICENCIA	Piloto Privado de Avión
HABILITACIÓN	Clase: Monomotor Terrestre Tipo: N/A Función: Vuelo por Instrumentos
EXAMEN MÉDICO	Clase 1, vigente, apto y sin observaciones.
REGISTRA ACC/INCID.	No.

1.5.4. Experiencia de Vuelo

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	17:36
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	04:42
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	04:42
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	04:42
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	01:30
HRS. DE VUELO TOTALES	199:12

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

ÍTEM		
FABRICANTE		Piper
MODELO		PA-28-236
N° SERIE		28-8111090
AÑO DE FABRICACIÓN		1981
PLAZAS AUTORIZADAS		1 Piloto / 3 Pasajeros
PESOS	P.V. ¹	1.766 lb.
CERTIFICADOS	P.M.D. ²	3.000 lb.
ÚLTIMA INSPECCIÓN		100 horas el 20/06/2017

1.6.2. Antecedentes del motor

ÍTEM		
FABRICANTE		Lycoming
MODELO		O-540-J3A5D
N° SERIE		L-32189-40A
T.S.O. (Time Since Overhaul)		913,6 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN		100 horas el 20/06/2017

¹ P.V.: Peso vacío.² P.M.D.: Peso máximo de despegue.

1.6.3. Antecedentes de la hélice

ITEM	
FABRICANTE	Hartzell.
MODELO	HCF2YR-1F
Nº SERIE	CM-765
T.S.N. (Time Since Overhaul)	913,6 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	100 horas el 20/06/2017

1.6.4. Documentación a bordo

CERTIFICADO DE MATRÍCULA	Sin observaciones.
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	Sin observaciones.
MANUAL DE VUELO	Sin observaciones.
BITÁCORA DE VUELO	Sin observaciones.

1.6.5. Historial de mantenimiento

El operador se acogía a normativa Dan 92 volumen 1, realizando el mantenimiento pruebas e inspecciones obligatorias establecidas por la DGAC, para éste tipo de aeronaves y cumpliendo con las respectivas Directivas de Aeronavegabilidad nacionales y de Estado de diseño, sin observaciones.

Los Registros de Mantenimiento (Bitácoras de Mantenimiento, Cartillas de Inspecciones), estaban de acuerdo con lo exigido por la normativa DGAC.

El estado de mantenimiento conforme a los registros verificados indicaría que la aeronave se encontraba sin observaciones.

Ver anexo "A" Informe técnico.

1.6.6. Inspecciones

El equipo investigador realizó una inspección física de la aeronave y del lugar del suceso, estableciendo lo siguiente:

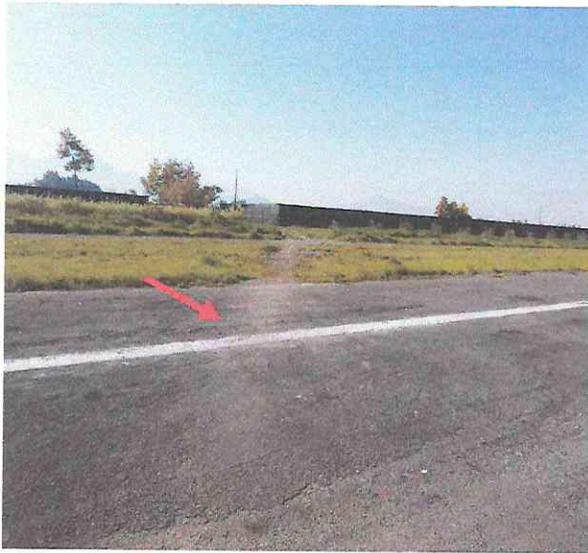
- 1.6.6.1. Se observó que la punta de ala derecha de la aeronave presentaba daños por impacto.



- 1.6.6.2. Los daños observados se concentraron en la parte inferior del borde de ataque, lo cual evidencia que al momento del impacto del ala contra la persona, el ala de la aeronave se encontraba con un ángulo de ascenso.
- 1.6.6.3. La aeronave no presentó otros daños u observaciones.
- 1.6.6.4. Los neumáticos del tren principal y de nariz no presentaron observaciones.
- 1.6.6.5. El sistema de dirección y frenos de la aeronave estaban sin observaciones.
- 1.6.6.6. Los instrumentos al interior de la cabina no presentaron observaciones.
- 1.6.6.7. Se efectuó un chequeo de controles de vuelo sin observaciones.
- 1.6.6.8. A 440 metros del umbral 20 se observaron marcas (restos de insumos médicos y sangre) correspondientes del momento en que fue asistida la persona impactada por el ala derecha de la aeronave.
- 1.6.6.9. Se observó a un costado de la pista señalética correspondiente a indicar que es un recinto privado y acceso solamente a personas socias del club y personal autorizado.



- 1.6.6.10. Del mismo modo, el cerco perimetral del costado Oeste (ruta 5 Sur) presentaba cortes en el alambrado.
- 1.6.6.11. El cerco perimetral del costado Este (corresponde a zona de árboles frutales) también presentaba cortes en el alambrado.
- 1.6.6.12. Se observaron a 400 metros y 495 metros del umbral 20, marcas por donde transitan habitualmente personas que cruzan la pista.



1.6.7. Peso y Balance

De acuerdo a los antecedentes recopilados, la aeronave se encontraba dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo.

- Peso Vacío	:	1.766 lb.
- Peso Tripulación	:	380 lb.
- Peso Cargo	:	20 lb.
- Peso Combustible	:	<u>180 lb.</u>
		2.346 lb.

Peso máximo de despegue: 3.000 lb. (654 lb. disponibles), y dentro de la envolvente de centro de gravedad.

1.7. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

El Informe Técnico Operacional N° 412/17 de la Dirección Meteorológica de Chile, respecto al Aeródromo San Fernando (SCSD), señaló para el día del suceso, lo siguiente:

“No se observó fenómenos meteorológicos de reducción de visibilidad.”

“De acuerdo a lo observado en las imágenes de satélite, el cielo se presentó nublado”

1.8. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9. COMUNICACIONES

No aplicable.

1.10. INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL SUCESO

Las características del Aeródromo San Fernando (SCSD), de acuerdo a la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Chile Volumen I, son:

Uso	:	Privado.
Coordenadas	:	34° 33' 57" Lat. Sur y 70° 58' 06" Long. Oeste.
Elevación	:	329 pies.
Superficie	:	Tierra, 10 metros centrales asfalto.
Dimensiones	:	950 x 18 metros.
Orientación	:	02/20.
Administración	:	Privado.

El aeródromo se encuentra autorizado por la autoridad aeronáutica como propiedad privada y de uso particular.

1.11. INCENDIO

No aplicable.

1.12. SUPERVIVENCIA

El piloto alumno y el instructor de vuelo resultaron ilesos.

Los elementos de seguridad de la aeronave para sus ocupantes no presentaron observaciones.

La persona accidentada fue asistida en el lugar por los servicios de urgencia, para ser trasladada posteriormente hacia el Hospital Regional de Rancagua.

1.13. RELATOS

1.13.1. Del instructor de vuelo.

Respecto del suceso, el instructor manifestó que durante el segundo despegue desde la pista 20, con pista despejada, iniciaron la carrera de despegue alcanzando la velocidad de rotación (60 nudos indicados). Al momento en que la aeronave comienza a ascender (fase de rotación), en ese instante se observó un desplazamiento de 3 a 4 personas en el borde derecho de la pista.

En ese instante, el instructor señaló que sintieron un golpe en el ala derecha de la aeronave, no obstante continuaron con el despegue y una vez en vuelo el instructor pudo observar que el ala derecha se encontraba con daños, asumiendo que una de las personas había sido impactada.

Posteriormente, durante el circuito de tránsito izquierdo pudieron observar que se encontraban personas asistiendo a un tercero que se encontraba tendido sobre la pista. Señaló que sobrevolaron el aeródromo, hasta que fue posible aterrizar sin otras novedades.

1.13.2. Del piloto alumno.

El piloto alumno señaló que las operaciones previas al suceso en el Aeródromo de San Fernando (SCSD) se realizaron sin observaciones y que la aeronave no presentó problemas.

Del mismo modo señaló que durante el segundo despegue, comprobaron que no había ningún avión en la zona y luego de realizar los chequeos, inició la carrera de despegue sin problemas, chequeando velocidades y manteniendo el control del avión en tierra, llegando a la velocidad de rotación, momento en el que aparecen entre 3 a 4 personas,

las cuales habría alcanzado a ver por el costado, ya que iba concentrado en la carrera de despegue, alcanzando la velocidad de rotación. En ese contexto, el piloto alumno señaló haber sentido un impacto en el sector derecho, despegando la aeronave finalmente. Posteriormente señaló que pudieron observar la punta del ala derecha con daños.

Posteriormente indicó que se mantuvieron volando sobre el aeródromo, pudiendo observar una ambulancia y personas asistiendo a la persona accidentada, aterrizando una vez que la persona fue retirada de la pista.

2. ANÁLISIS

- 2.1.** El instructor de vuelo y el piloto alumno mantenían vigente las licencias y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave, por lo cual, no presentaban observaciones.
- 2.2.** En el estado de mantenimiento y en las inspecciones efectuadas a la aeronave, no se registraron discrepancias en los diferentes sistemas de la aeronave, no siendo esto causa o un factor contribuyente al suceso investigado.
- 2.3.** Mientras la aeronave se encontraba durante la carrera de despegue, en la fase de rotación, el ala derecha de la aeronave impactó contra una persona que ingresó en la pista.
- 2.4.** Según los relatos de la tripulación, únicamente se percataron de las personas al momento de efectuar la rotación de la aeronave, ya que se encontraban concentrados en la maniobra de despegue, lo que explica la razón por la cual no se efectuó un aborto de despegue, debiendo sobrevolar el aeródromo, hasta que fue posible realizar un aterrizaje.
- 2.5.** Los daños encontrados en el ala derecha, en la parte inferior del borde de ataque, indicaría que al momento del impacto con la persona la aeronave se encontraba con nariz arriba (ángulo de ascenso), concordante con lo señalado por la tripulación respecto que el impacto se produjo durante la rotación.
- 2.6.** Respecto del aeródromo, en la inspección realizada se pudo observar que el cerco perimetral del costado Oeste presentaba cortes en el alambrado, también se observó un letrero de recinto privado con restricción de acceso a personas y finalmente se observaron marcas por donde transitan habitualmente personas que cruzan la pista, lo

que permitía el acceso de personas no autorizadas al aeródromo, actuando como un factor contribuyente al suceso investigado.

- 2.7. Del mismo modo, el aeródromo en que ocurrió el suceso se encuentra autorizado por la autoridad aeronáutica como propiedad privada y de uso particular, por lo cual el responsable mantener las condiciones operativas del mismo es la administración del aeródromo.
- 2.8. Los daños encontrados son concordantes con la dinámica del suceso.
- 2.9. Las condiciones meteorológicas no contribuyeron al suceso investigado.

3. CONCLUSIONES

- 3.1. El instructor de vuelo y el piloto alumno, mantenían vigentes las licencias de vuelo requeridas para operar la aeronave en que ocurrió el suceso.
- 3.2. El estado de mantenimiento y las inspecciones realizadas a la aeronave, no arrojaron discrepancias u observaciones.
- 3.3. El ala derecha de la aeronave impactó una persona ingresó en la pista.
- 3.4. El impacto se produjo al momento del despegue de la aeronave, en la fase de rotación.
- 3.5. La tripulación no efectuó un aborto de despegue, debido a que se encontraban concentrados en la maniobra y únicamente se percataron de las personas al momento de efectuar la rotación de la aeronave.
- 3.6. Los daños encontrados en el ala derecha, en la parte inferior del borde de ataque, indicaría que al momento del impacto con la persona la aeronave se encontraba con nariz arriba (ángulo de ascenso).
- 3.7. El cerco perimetral del costado Oeste presentaba cortes en el alambrado, lo que permitía el acceso de personas no autorizadas al aeródromo.
- 3.8. El aeródromo en que ocurrió el suceso se encuentra autorizado por la autoridad aeronáutica como propiedad privada y de uso particular.
- 3.9. El instructor de vuelo y el piloto alumno resultaron ilesos y los daños de la aeronave son a consecuencia de la dinámica del suceso.

4. CAUSA

Impacto del ala derecha de la aeronave contra una persona que ingresó en la pista, durante la fase de rotación.

5. **FACTORES CONTRIBUYENTES**

El perímetro del aeródromo no se encontraba completamente cerrado, de forma tal que impida el acceso de personas no autorizadas al aeródromo.

6. **RECOMENDACIONES**

- Remitir a las partes involucradas las conclusiones de esta investigación, para fines de prevención.
- Difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, en actividades de prevención orientada a evitar las incursiones en pista.
- El administrador del aeródromo deberá mantener en buen estado el cierre perimetral del aeródromo e implementar medidas para evitar el ingreso de personas en el área de maniobras.


ÁNGEL LEMUS HERNÁNDEZ
INVESTIGADOR TÉCNICO


SEBASTIAN PALACIOS GARCIA
INVESTIGADOR ENCARGADO

ANEXOS

Anexo "A", Informe Técnico

DISTRIBUCIÓN

EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente 1827SP

ANEXO “A”
INFORME TÉCNICO



INFORME TÉCNICO

1. ANTECEDENTES GENERALES DEL SUCESO N° 1827SP

LUGAR, FECHA Y HORA LOCAL	: Aeródromo San Fernando (SCSD), Ciudad de San Fernando, Provincia de Colchagua, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, el 05 de septiembre del 2017, a las 17:45 hora local.
TIPO DE AERONAVE	: Avión de ala baja, monomotor recíproco, tren de aterrizaje tipo triciclo fijo, fabricante Piper, modelo PA-28-236.
CLASE DE SUCESO	: Accidente de Aviación.
SÍNTESIS DEL SUCESO	: La aeronave, durante el despegue, impactó con la punta del ala derecha, a una persona que ingresó a la pista del aeródromo.
CONSECUENCIAS	: El piloto y piloto alumno resultaron ilesos, la persona que ingresó a la pista, con lesiones graves. La aeronave con daños en su punta del ala derecha.

2. PROPÓSITO Y ALCANCE

- 2.1. Establecer las causas técnicas que hubiesen provocado o contribuido al suceso de aviación investigado.
- 2.2. Proponer recomendaciones de orden técnico, para evitar su repetición.

3. DAÑOS DE LA AERONAVE

- 3.1. **Alas:** Abolladura en la parte superior e inferior del borde de ataque, de la punta del ala derecha. Conjunto del tip (carenado), de la misma ala, quebrado.
- 3.2. Evidencia de incendio: No hubo.
- 3.3. Evidencias de impacto antes del contacto con el terreno: No hubo.

4. INSPECCIONES, PERITAJES Y/O PRUEBAS FUNCIONALES

- 4.1. En el aeródromo de San Fernando, el equipo investigador efectuó una inspección a la aeronave, obteniendo los resultados que se indican:
 - a) La aeronave se encontró estacionada en un hangar del Club Aéreo de San Fernando.
 - b) Se constató una abolladura en la punta del ala derecha sector borde de ataque.
 - c) Se verificó la operación de las superficies de vuelo tales como alerones, elevador timón de dirección y flaps, encontrándose sin observaciones.
 - d) Se verificó la condición del mecanismo de control direccional en tierra, verificando la continuidad y operación, que se encontraba sin observaciones.
 - e) Se verificó el sistema de freno encontrándose sin observaciones. Los neumáticos no presentaban daños ni desgastes anormales.

5. INFORMACION ADICIONAL

- 5.1. El piloto relató que durante el despegue no advirtió que había una persona dentro de la pista.
- 5.2. Manifestó que la aeronave no tuvo fallas durante el suceso.

6. ESTADO DE AERONAVEGABILIDAD O MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE

- 6.1. El operador se acogía a normativa Dan 92 volumen 1, realizando el mantenimiento pruebas e inspecciones obligatorias establecidas por la DGAC, para este tipo de aeronaves y cumpliendo con las respectivas Directivas de Aeronavegabilidad nacionales y de Estado de diseño, sin observaciones.
- 6.2. Los Registros de Mantenimiento (Bitácoras de Mantenimiento, Cartillas de Inspecciones) estaban de acuerdo con lo exigido por la normativa DGAC.
- 6.3. El estado de mantenimiento conforme a los registros verificados indicaría que la aeronave se encontraba sin observaciones.
- 6.4. El 20/06/2017, a las 6.720,10 horas de la aeronave, se realizó la inspección anual, sin observaciones.

7. ANÁLISIS

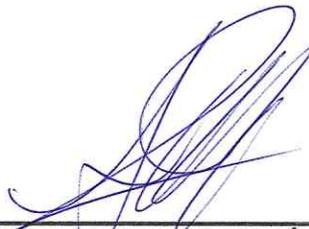
- 7.1. Los registros de mantenimiento verificados de la aeronave estaban de acuerdo a la normativa aeronáutica DGAC. Por lo tanto, el estado de mantenimiento no contribuyó a la ocurrencia del suceso investigado.
 - 7.2. En la inspección realizada a la aeronave, no se encontraron otros daños que indicaran una situación diferente al suceso investigado.
 - 7.3. Los daños de la aeronave fueron provocados por el golpe con la persona que ingresó a la pista, durante el despegue.
-

8. CONCLUSIONES

- 8.1. El estado de mantenimiento de la aeronave no contribuyó a la ocurrencia del suceso investigado.
- 8.2. No se establecieron posibles causas mecánicas que hubiesen provocado o contribuido al suceso de aviación investigado.
- 8.3. Los daños registrados fueron consecuencia de la dinámica del suceso durante el despegue por el golpe con la persona que ingresó a la pista.

9. RECOMENDACIONES

- 9.1. No hay.



ÁNGEL LEMUS HERNÁNDEZ
INVESTIGADOR TÉCNICO

INFORME TÉCNICO

APÉNDICE 1			
A.- ANTECEDENTES DE LA AERONAVE			
FABRICANTE	Piper.		
MODELO	PA-28-236		
NÚMERO DE SERIE	28-8111090		
AÑO FABRICACIÓN	1981		
PESO VACÍO	1.766 lb.		
PESO MÁXIMO DESPEGUE	3.000 lb.		
RANGOS DE CENTRO DE GRAVEDAD	Desde	Hasta	Hasta un peso
	+86,5	+92,0	3.000 lb.
	+82,5	+92,0	2.500 lb.
PLAZAS	TRIPULACIÓN.	PASAJEROS.	
	1	3	
HORAS DE VUELO AL DÍA DEL SUCESO	6.736,70	FUENTE. Bitácora del avión.	
ÚLTIMA INSPECCIÓN	FECHA. 20/06/2017	TIPO 100 horas.	HORAS DE VUELO. 6.720,10

B.- ANTECEDENTES DEL MOTOR			
FABRICANTE	Lycoming.		
MODELO	O-540-J3A5D		
NÚMERO DE SERIE	L-32189-40A		
TIEMPO DESDE NUEVO (TSN)	913,60 horas.		
ÚLTIMA INSPECCIÓN	FECHA. 20/06/2017	TIPO 100 horas.	HORAS DE VUELO 897.0

C.- ANTECEDENTES DE LA HÉLICE			
FABRICANTE	Hartzell.		
MODELO	HCF2YR-1F		
NÚMERO DE SERIE	CM-765		
TIEMPO DESDE OVERHAUL (TSO)	913,60 horas.		
ÚLTIMA INSPECCIÓN	FECHA. 20/06/2017	TIPO 100 horas.	HORAS DE VUELO 897,00

D.- DOCUMENTACIÓN A BORDO				
CERTIFICADO DE MATRÍCULA	SI	NO	NÚMERO	
	X		8453	
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	EMISIÓN		CATEGORÍA	CONDICIÓN
	23/05/2017		Normal	IFR
	VENCIMIENTO		USO	NÚMERO
	22/05/2019		Privado	16029/ 2017
MANUAL DE VUELO	SI	NO	N/P	REV. / FECHA
	X		761 689	17 12/07/1993
BITÁCORA DE LA AERONAVE	SI	NO	N/A	OBSERVACIONES
	X			Sin observaciones

E.- DOCUMENTACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD		
PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	Conforme a lo establecido en el manual de mantenimiento del fabricante y aprobado por la DGAC.	
CERTIFICADO CMA	OTORGADO	VENCE
	21/03/2016	Indefinido.
HABILITACIÓN DEL CMA	CLASE	TIPOS DE AERONAVES
	3 limitado	PA 28-236 y otros
MANUAL DE MANTENIMIENTO	NÚMERO	REVISIÓN / FECHA
	PN, 761 681	Feb 15,1995

ÚLTIMA INSPECCIÓN POR PROGR. MANTENIMIENTO	TIPO	HORAS	FECHA	N° O.T.	
	100 hrs.	6.720,10	20/06/2017	27/2017	
ÚLTIMA INSPECCIÓN POR RENOV. CERT. AERONAVEG.	22/12/2016				
PLACA DE IDENTIFICACIÓN INCOMBUSTIBLE	INSTALADA EN AERONAVE.			SI X	NO
DATA PLATE SEGÚN CERTIFICADO DE TIPO	AERONAVE	MOTOR	HÉLICE		
	SI	SI	SI		
MATERIA	REGISTROS	OBSERVACIONES			
PLAN DE INSPECCIONES	SI	Sin observaciones.			
CERTIFICADO DE PESO Y BALANCE	SI	Sin observaciones.			
BITÁCORA DE LA AERONAVE	SI	Sin observaciones.			
BITÁCORA DE MOTOR	SI	Sin observaciones.			
BITÁCORA DE LA HÉLICE	SI	Sin observaciones.			

ÁNGEL LEMUS HERNÁNDEZ
INVESTIGADOR TÉCNICO

APÉNDICE 2

FOTOGRAFÍAS



Fotografías N° 1y 2: Vistas del daño de la punta del ala.