



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

DPA

**Departamento
Prevención de
Accidentes**

**INFORME FINAL
ACCIDENTE DE AVIACIÓN
Nº 1831SP**

Aeronave : Bell, 206B.

Lugar : Sector Leyda, Comuna de San Antonio, Región de Valparaíso.

Fecha : 06 de octubre 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 SUCESO

El día 06 de octubre de 2017, el piloto comercial de helicóptero, al mando de la aeronave marca Bell, modelo 206B, mientras se encontraba efectuando un trabajo de aplicación aérea en el sector de Leyda, comuna de San Antonio, Región de Valparaíso, impactó con dos cables del tendido eléctrico. A consecuencia del suceso, el piloto al mando y único ocupante resultó ileso, mientras que la aeronave sufrió daños.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

- 1.1.1.** El día del suceso el piloto al mando despegó desde un emplazamiento eventual aproximadamente a las 10:30 HL, ubicado en el fundo "La Arboleda", sector de Leyda, comuna de San Antonio, Región de Valparaíso.
- 1.1.2.** El objetivo del vuelo era realizar un trabajo aéreo de aplicación de fertilizante en el sector.
- 1.1.3.** Durante el vuelo, el helicóptero impactó un tendido eléctrico, resultando dañado.
- 1.1.4.** A raíz de lo anterior y según lo señalado por el piloto al mando, el helicóptero continuó volando con parámetros normales, retornando al emplazamiento eventual, aterrizando sin otras observaciones.
- 1.1.5.** El piloto al mando resultó ileso y el helicóptero con daños.

1.2. LESIONES A PERSONAS

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

1.3. DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

A consecuencia del suceso, el helicóptero resultó con daños en el parabrisas derecho, marcas por arrastre de impactos por un cable eléctrico en ambas palas del rotor principal y motor con ambas toberas deformadas.

Ver anexo "A", Informe Técnico.

1.4. OTROS DAÑOS

El helicóptero cortó dos cables de un tendido eléctrico de baja tensión.

1.5. INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN**1.5.1. Piloto al mando**

ÍTEM	ANTECEDENTE
EDAD	43 años
LICENCIA	Piloto Comercial de Helicóptero.
HABILITACIÓN	Clase: N/A Tipo: Bell206/206L-BK17-B105-A109-EC135-R44 Función: Instructor de Vuelo / I.V.I. / Comb. Inc. Forestales / Vuelo Agrícola
EXAMEN MÉDICO	Clase 1, vigente, apto y sin observaciones.
REGISTRA ACC/INCID.	Investigación Accidente fecha 03.06.2006, Helicóptero Bell 206/L Investigación Accidente fecha 04.08.2017, Helicóptero Robinson R44.

1.5.2. Experiencia de Vuelo

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	893:54
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	16:24
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	42:00
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	62:30
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	01:00
HRS. DE VUELO TOTALES	3.929:24

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

ÍTEM		
FABRICANTE		Bell.
MODELO		206B
Nº SERIE		3239
AÑO DE FABRICACIÓN		1981
PLAZAS AUTORIZADAS		1 Piloto / 4 Pasajeros
PESOS	P.V. ¹	1.924,6 lb.
CERTIFICADOS	P.M.D. ²	3.200 lb.
ÚLTIMA INSPECCIÓN		200 horas / 6 meses el 29/09/2017

1.6.2. Antecedentes del motor

ITEM		
FABRICANTE		Rolls Royce Corp.
MODELO		250-C20B
Nº SERIE		CAE-833517
T.S.N. (Time Since New)		4.920,2 horas.
T.B.O. (Time Between Overhaul)		N/A (modular)
ÚLTIMA INSPECCIÓN		200 horas / 6 meses el 29/09/2017

1.6.3. Antecedentes de las palas del rotor principal

ITEM		
FABRICANTE	Bell.	
NROS. SERIES	CS-60	A-6436
T.S.N. (Time Since New)	4.462,0 horas.	1.570,1 horas.
LIFE LIMIT (Límite de Vida)	2.400 horas. / 72 meses	
ÚLTIMA INSPECCIÓN	200 horas / 6 meses el 29/09/2017	

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

1.6.4. Antecedentes de las palas del rotor de cola

ITEM		
FABRICANTE	Bell.	
NROS. SERIES	CS20002	C20090
T.S.N. (Time Since New)	601,2 horas.	601,2 horas.
LIFE LIMIT (Límite de Vida)	2.500 horas.	
ÚLTIMA INSPECCIÓN	200 horas / 6 meses el 29/09/2017	

1.6.5. Documentación a bordo

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

1.6.6. Historial de mantenimiento

El Programa de Inspecciones establecido por el fabricante y aprobado por la DGAC, se estaba realizando sin observaciones en los intervalos indicados en el manual de servicio de la aeronave, a través de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico, (CMA) habilitado y vigente en el tipo y modelo de la aeronave.

El operador mantenía los registros de mantenimiento conforme a la normativa aeronáutica vigente, emitida por la DGAC.

Ver anexo "A" Informe técnico.

1.6.7. Inspecciones

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

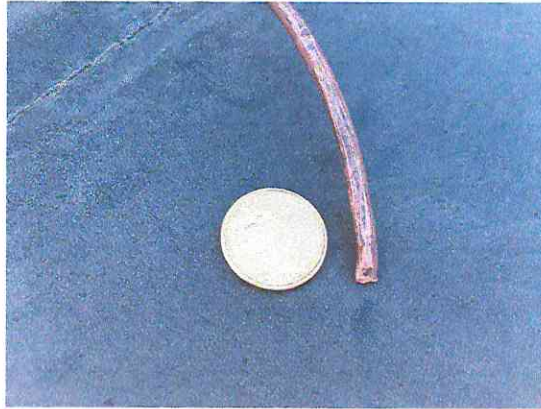
1.6.7.1. Se observó el parabrisas del helicóptero quebrado.

- 1.6.7.2. Del mismo modo se observaron restos de un cable eléctrico en la zona del motor de la aeronave.



- 1.6.7.3. Se observaron marcas de roce en una de las palas del rotor principal.
- 1.6.7.4. El helicóptero se encontraba equipado con elementos corta cables y protección del parabrisas, los cuales presentaban evidencias de haber actuado contra los cables.
- 1.6.7.5. Los controles de vuelos operaron en forma normal.
- 1.6.7.6. El conjunto del rotor cola y sistema de transmisión se encontró sin observaciones.
- 1.6.7.7. Las toberas del motor presentaron deformaciones.
- 1.6.7.8. El emplazamiento eventual estaba a 0.5 millas náuticas al Este de la zona del trabajo aéreo.
- 1.6.7.9. Posteriormente, se inspeccionó la zona en que se realizaría el trabajo aéreo, donde se pudo observar dos cables de baja tensión de 4 mm de diámetro, cortados.
- 1.6.7.10. El tendido eléctrico de baja tensión se encuentra entre dos colinas y se extendía por 350 metros aproximadamente y una altura de 30 metros aproximadamente.

1.6.7.11. Los postes del tendido eléctrico se encontraban ubicados en medio de árboles frutales.



1.6.8. 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	:	1.924 lb.
- Peso Piloto al mando	:	190 lb.
- Peso Equipo + líquido Aplicación	:	485 lb.
- Peso Cargo	:	20 lb.
- Peso Combustible	:	<u>388 lb.</u>
		3.007 lb.

Peso máximo de despegue: 3.200 lb. (193 lb. disponibles), y dentro de la envolvente de centro de gravedad.

1.7. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

El Informe Técnico Operacional N° 078/18 de la Dirección Meteorológica de Chile, respecto al sector donde ocurrió el suceso, señaló para el día del suceso, lo siguiente:

“Se presentó con condición de margen anticiclónico en superficie.”

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

“Según la información de reanálisis, se estima que los vientos se presentaron de dirección Este con 10,8 Km/h a las 09:00 hora local. No se observaron vientos ascendentes ni descendentes durante el período de análisis.”

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

1.8. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9. COMUNICACIONES

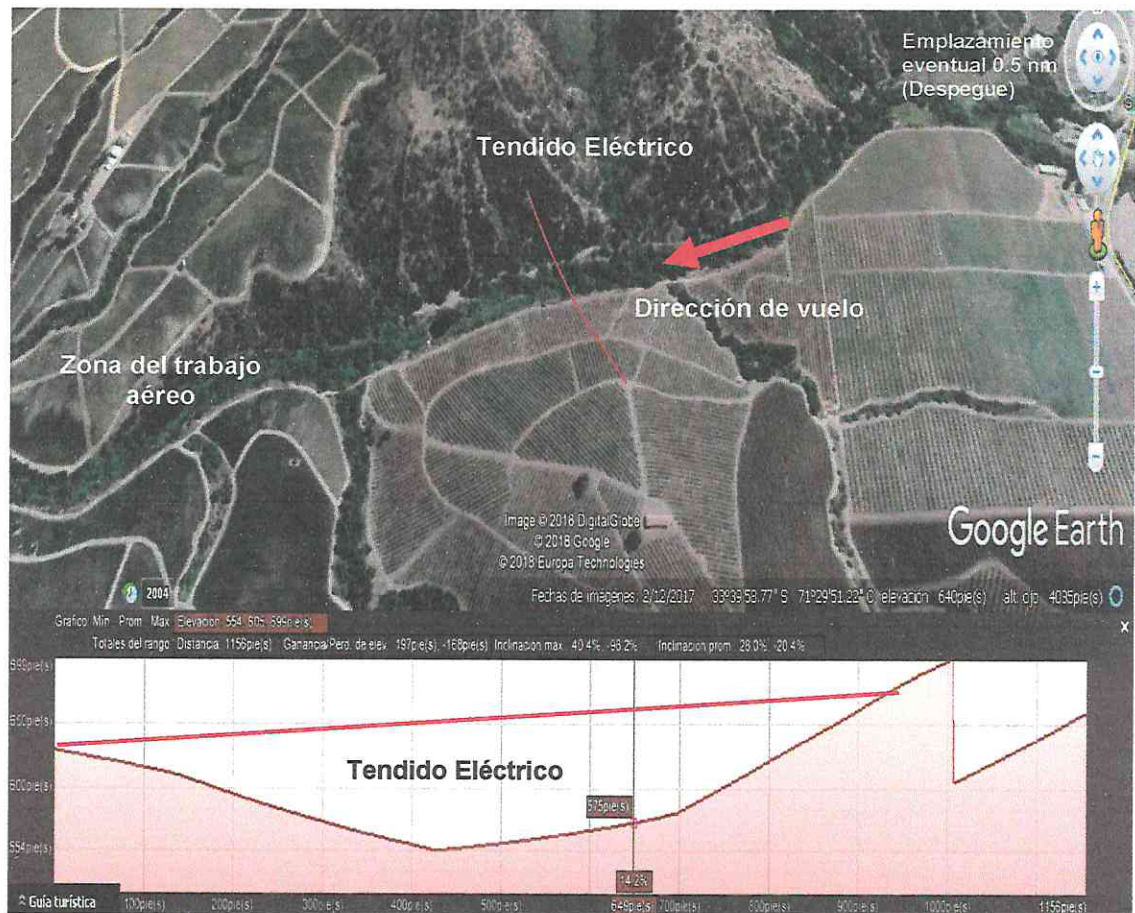
No aplicable.

1.10. **INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL SUCESO**

El lugar se encuentra a 3,5 millas náuticas al Suroeste de Leyda, comuna de San Antonio, Región de Valparaíso, en las coordenadas 33°29'24" Lat Sur / 71°29'15" Long Oeste. Es un predio correspondiente a una sociedad agrícola, dedicada al cultivo de almendras, entre otros tipos de frutas.

El helicóptero despegó desde un emplazamiento eventual a 0,5 millas náuticas, respecto de la zona del trabajo aéreo.

El tendido eléctrico de baja tensión se encuentra entre dos colinas y se extendía por 350 metros aproximadamente y una altura de 30 metros aproximadamente.



1.11. INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La empresa operadora contaba con la Autorización de Operador de Servicios Aéreos y se encontraba vigente al momento del suceso.

De acuerdo al manual de operaciones de la empresa, la aeronave se encontraba autorizada para realizar los trabajos de Aplicación Aérea.

Respecto del piloto al mando, éste se encontraba registrado como dotación permanente para efectuar operaciones dentro de la empresa.

Del mismo modo, el manual incorpora el “Anexo K, Aplicación Aérea”, que contiene información e instrucciones acerca de la manera en que se han de realizar las operaciones aéreas agrícolas de la empresa. Las normas, métodos y procedimientos también se encuentran contenidos en este anexo.

1.12. INCENDIO

No aplicable.

1.13. SUPERVIVENCIA

El piloto al mando y único ocupante resultó ileso.

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

1.14. RELATOS

1.14.1. Del piloto al mando.

El piloto señaló que el día del suceso se realizó el vuelo con la finalidad de efectuar trabajo aéreo agrícola de fumigación.

Una vez arribado al lugar, el piloto se entrevistó con el profesional a cargo del predio, a fin de verificar detalles de la ubicación de los polígonos a fumigar, básicamente con el propósito de planificar vuelos bajo las medidas de seguridad que ameritan dicho vuelo.

El piloto señaló que se realizó un sobrevuelo de unos 25 minutos para efectuar el reconocimiento del predio, a objeto de verificar en detalle los lugares a fumigar y sus obstáculos y zonas de riesgo.

A las 10:25 horas aproximadamente, se cargó el estanque con el producto a fumigar y transcurridos unos 5 minutos, despegó con destino al primer polígono ubicado desde la posición del helipuerto al extremo sur-oeste del predio.

En los instantes que volaba directo a dicho lugar, sorpresivamente escuchó un gran estruendo estructural con la ruptura del parabrisas del piloto.

A raíz de lo anterior, el piloto señaló que bajó la potencia y la velocidad, verificando que los rangos de motor y RPM se mantenían normales, para lo cual interpretó en un comienzo, que había impactado con pájaros, pero al no ver evidencias de sangre o plumas, indicó que lo más probable era un choque con cables que no tenía identificados con el vuelo de reconocimiento al campo.

A raíz de este hecho, y como la aeronave volaba y se encontraba controlada, el piloto regresó al emplazamiento eventual.

1.15. INFORMACIÓN ADICIONAL

1.15.1. Del manual de operaciones de la empresa explotadora del helicóptero se extrajo la siguiente información:

Anexo K - Aplicación Aérea:

En el Capítulo 2, Procedimientos de operación, 2.1) Consideraciones de carácter general, número 10, el manual señala que es obligatorio conocer el escenario de trabajo, es por ello que se hace necesario averiguar de antemano todos los obstáculos locales, tales como alambres y cables, y después tenerlos en cuenta.

1.15.2. La normativa DAN 137, Trabajos Aéreos, punto 137.129, Alturas Mínimas de Seguridad, establece que las operaciones de trabajo aéreo, dependiendo de su naturaleza, se podrán efectuar a alturas inferiores a las mínimas establecidas por la DGAC.

2. ANÁLISIS

- 2.1. El piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave, por lo cual, no presentaba 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. El piloto al mando debía realizar un trabajo aéreo de aplicación agrícola sobre un predio de árboles frutales. El manual de operaciones de la empresa, establece que para la realización de este tipo de trabajo, se debe efectuar un reconocimiento del lugar en que se llevará a cabo el vuelo, a fin de determinar los posibles obstáculos. Según lo declarado por el piloto al mando, esta acción se realizó con un sobrevuelo junto con el encargado del predio, previo al suceso.
- 2.4. Si bien el piloto realizó un sobrevuelo de reconocimiento en el área a aplicar el producto agroquímico, no identificó la presencia de cables que se encontraban en la trayectoria entre el emplazamiento eventual, el cual está a 0,5 millas náuticas del predio a fumigar.
- 2.5. Los cables del tendido eléctrico tenían diámetro de 4 milímetros, de color verde, color típico del cobre al oxidarse, y se encontraban ubicados en postes entre dos colinas, en medio de árboles frutales, extendiéndose aproximadamente 350 metros, a una altura de 30 metros sobre el terreno, por lo que habría sido difícil visualizarlos.
- 2.6. Debido a lo anterior, mientras se desplazaba desde el emplazamiento eventual hacia el lugar de aplicación, el piloto no advirtió los cables del tendido eléctrico, impactándolos. Al percatarse del impacto, el piloto retornó al emplazamiento eventual, donde aterrizó sin otras observaciones.
- 2.7. Respecto a los daños encontrados en la aeronave, son evidencias que concuerdan con la dinámica del suceso.
- 2.8. En relación con la información meteorológica, no se reportaron fenómenos meteorológicos que afectaran la operación, descartándose estos elementos como causantes o contribuyentes en el suceso.

3. CONCLUSIONES

- 3.1. El piloto al mando mantenía vigente la licencia de vuelo requerida 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 piloto al mando se encontraba efectuando un trabajo de aplicación aérea sobre un predio agrícola.
- 3.4. El piloto al mando efectuó un reconocimiento del lugar del trabajo aéreo.
- 3.5. El piloto no identificó la presencia de cables que se encontraban en la trayectoria entre el emplazamiento eventual y predio a fumigar.
- 3.6. Los cables del tendido eléctrico tenían un diámetro de 4 milímetros y se encontraban ubicados en postes entre dos colinas, por lo que habría sido difícil visualizarlos.
- 3.7. El piloto al mando resultó ileso y los daños de la aeronave son a consecuencia de la dinámica del suceso.

4. CAUSA

Impacto inadvertido con un tendido eléctrico, durante un vuelo de trabajo de aplicación aérea.

5. FACTORES CONTRIBUYENTES

- 5.1. Los cables del tendido eléctrico tenían un diámetro de 4 milímetros y se encontraban ubicados entre dos colinas, lo cual dificultaba su visualización durante el vuelo.
- 5.2. En el sobrevuelo de reconocimiento, el piloto al mando no se percató de la presencia del tendido eléctrico.

6. RECOMENDACIONES

- 6.1.** Remitir a las partes involucradas las conclusiones de esta investigación, para fines de prevención.
- 6.2.** Difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, en actividades de prevención orientada a pilotos que realizan trabajos aéreos en helicópteros.



ALEX SOLÍS DÍAZ
INVESTIGADOR TÉCNICO



SEBASTIÁN PALACIOS GARCÍA
INVESTIGADOR ENCARGADO

ANEXOS

Anexo "A", Informe Técnico.

DISTRIBUCIÓN

EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente 1831SP

ANEXO “A”
INFORME TÉCNICO



INFORME TÉCNICO

1. ANTECEDENTES GENERALES DEL SUCESO, N° 1831SP

- LUGAR, FECHA Y HORA : Sector Leyda, Provincia de San Antonio, Región de Valparaíso, el 06 de octubre del 2017 a las 10:35 hora local.
- TIPO DE AERONAVE : Helicóptero, monomotor a turbina, bipala, tren de aterrizaje fijo tipo skid, fabricante Bell, modelo 206 B.
- SÍNTESIS DEL SUCESO : Durante un Operación Aérea Agrícola la aeronave impactó con dos cables de 4 milímetros, de un tendido eléctrico de baja tensión.
- CONSECUENCIAS : El piloto resultó ileso y la aeronave con daños en su célula y motor.

2. PROPÓSITO Y ALCANCE

- 2.1. Establecer las posibles 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. Fuselaje: cabina con parabrisas lado derecho quebrado, ventana superior (techo) lado izquierdo quebrada, recubrimientos con deformaciones, antena de equipo de radio VHF dañada con pérdida de material.
- 3.2. Rotor Principal: tubos de control con marcas por arrastre de impactos por un cable eléctrico, pala número de serie A-6436, con marcas en la parte inferior, a un metro de la raíz. Pala número de serie CS-62, con marcas en la parte superior en la zona de la raíz, cubo de rotor principal con marcas de arco eléctrico.
- 3.3. Transmisión: cubierta superior delantera de la transmisión, dañada en diferentes partes.
- 3.4. Motor, con ambas toberas deformadas.
- 3.5. Evidencia de Incendio, no hubo.
- 3.6. Evidencia de impactos antes del contacto con el terreno: Sí, con cables eléctricos.

4. INSPECCIONES

En el lugar del suceso, el equipo investigador efectuó la inspección de la aeronave y realizó una fijación fotográfica de su condición, constatando lo siguiente:

La aeronave se encontró aterrizada en el emplazamiento eventual con los daños descritos anteriormente.

- 4.1. En el interior de la aeronave se encontró:
 - a) Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad, ambos vigentes.
 - b) Manual de vuelo de la aeronave.
 - c) Bitácora de vuelo.
 - d) Lista de verificación.
 - e) Botiquín de primeros auxilios.
 - f) Extintor de fuego, en condición servible.
 - g) Los cinturones y arneses estaban correctamente afianzados y funcionaban sin observaciones.
 - 4.2. El motor no presentaba daños visibles.
 - 4.3. El sistema de combustible y lubricación del motor, sin observaciones.
-

- 4.4. Los controles del motor funcionaban sin observaciones.
- 4.5. El compensador de caída de revoluciones, operaba sin observaciones.
- 4.6. Se verificó que el estanque de combustible contenía 58 galones de jet A-1.
- 4.7. Se verificó el aceite en el motor, transmisión y líquido hidráulico, los que se encontraban sin observaciones.
- 4.8. Se movieron los controles de vuelo (Cíclico y Colectivo), verificando que había movimiento y continuidad hacia el rotor principal.
- 4.9. Al mover los pedales, se comprobó la continuidad de movimiento hasta las palas del rotor de cola.
- 4.10. Se inspeccionó el conjunto del rotor cola y sistema de transmisión, encontrando que estos sistemas y sus componentes estaban, sin observaciones.
- 4.11. El corta cables superior estaba con desprendimiento de pintura, por arrastre de los cables eléctricos.
- 4.12. El equipo de fumigación Isolair Modelo 3900-206 Spray System, se encontró sin observaciones.

5. ESTADO DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE

- 5.1. El Programa de Inspecciones establecido por el fabricante y aprobado por la DGAC, se estaba realizando sin observaciones en los intervalos indicados en el manual de servicio de la aeronave, a través de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), habilitado y vigente en el tipo y modelo de la aeronave.
 - 5.2. El día 29/09/2017, a las 4.939.1 horas de la aeronave, 5.3 horas previo al suceso fue efectuada la inspección de 200 horas, 6 meses, sin observaciones, para posteriormente retornar la aeronave al servicio.
 - 5.3. Con fecha 24/08/2017, se autorizó la instalación del equipo de fumigación Isolair Modelo 3900-206 Spray System, instalado en la aeronave de acuerdo al STC SH4796NM, formulario tipo DGAC N°566-2017.
-

6. ANÁLISIS

- 6.1. El operador, efectuaba las inspecciones y/o mantenimientos de acuerdo con el Programa de Mantenimiento aprobado por la DGAC, en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), aprobado, habilitado y vigente en el tipo de aeronave.
- 6.2. Las inspecciones realizadas a la aeronave y sus sistemas, permitieron establecer que estos habrían funcionado correctamente, no evidenciando ninguna falla técnica y/o mecánica.
- 6.3. Durante la inspección del helicóptero, se constató que los daños, en su totalidad son atribuibles al suceso y corresponden al impacto de la aeronave con cables eléctricos.

7. CONCLUSIONES

- 7.1. El operador cumplía con el mantenimiento establecido en el programa de mantenimiento, en conformidad con la normativa de la DGAC.
- 7.2. Los daños del helicóptero, son todos a consecuencia del impacto del helicóptero con cables eléctricos.
- 7.3. No se establecieron otras posibles causas técnicas y/o mecánicas que hubiesen provocado o contribuido al suceso de aviación investigado.

8 RECOMENDACIONES

- 8.1 No hay



ALEX SOLÍS DÍAZ
INVESTIGADOR TÉCNICO

APÉNDICE 1

A.- ANTECEDENTES DE LA AERONAVE

FABRICANTE	Bell.		
MODELO	206 B.		
NÚMERO DE SERIE	3239		
AÑO FABRICACIÓN	1981		
PESO VACÍO	1.892 libras.		
PESO MÁXIMO DESPEGUE	3.200 libras.		
RANGOS DE CENTRO DE GRAVEDAD LONGITUDINAL	Desde (m)	Hasta (m)	Hasta un peso (libras)
	+106	+111.6	3.200
	+106	+112.3	3.000
	+106	+112.6	2.900
	+106	+113.6	2.600
	+106	+114.2	2.425
	+106	+114.2	2.100
RANGOS DE CENTRO DE GRAVEDAD LATERAL	C.G. Limits 2.3 inches left to 3.0 inches right at longitudinal C.G. 106.0 3.0 inches left to 4.0 inches right at longitudinal C.G. 108.0 to 114.2		
PLAZAS	TRIPULACIÓN 01	PASAJEROS 04	
HORAS DE VUELO AL DÍA DEL SUCESO	HRS. DE VUELO	FUENTE	
	4.944,4	Bitácora de la aeronave.	
ÚLTIMA INSPECCIÓN	FECHA 29/09/2017	HRS. VLO. 4.939,1	TIPO 200 horas y 6 meses.

B.- ANTECEDENTES DEL MOTOR	
FABRICANTE	ROLLS ROYCE CORP.
MODELO	250-C20B.
NÚMERO DE SERIE	CAE-833517
TIEMPO ENTRE OVERHAUL (TBO)	N/A (modular).
TIEMPO DESDE NUEVO (TSN)	4.920,2 hrs.
FECHA ÚLTIMO OVERHAUL	N/A
TIPO ÚLTIMA INSPECCIÓN FECHA	29/09/2017, 100, 200 horas, 6 meses.

C.- ANTECEDENTES DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL		
FABRICANTE	BELL	
NÚMEROS DE SERIES	CS-62	A-6436
TIEMPO DESDE NUEVO (TSN)	4.436,0 horas.	1.570,1 horas.
LÍMITE DE VIDA	5.000 horas.	5.000 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN FECHA	29/09/2017, 100,200 horas, 6 meses.	29/09/2017, 100,200 horas, 6 meses.

D.- ANTECEDENTES DE LAS PALAS DEL ROTOR COLA		
FABRICANTE	BELL	
NÚMEROS DE SERIES	CS20002	C20090
TIEMPO DESDE NUEVO (TSN)	601,2 horas	601,2 horas
LÍMITE DE VIDA	2.500 horas.	2.500 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN FECHA	29 /09/2017, 100,200 horas, 6 meses.	29 /09/2017, 100,200 horas, 6 meses.

E.- DOCUMENTACIÓN A BORDO				
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	NÚMERO	EMISIÓN	VENCIMIENTO	CATEGORÍA
	16417/2017	30/08/2017	29/08/2018	Restringida.
BITÁCORA DE VUELO	SI		Sin observaciones.	

F.- DOCUMENTACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD		
PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	Conforme a lo establecido en el manual de mantenimiento del fabricante y aprobado por la DGAC.	
HABILITACIÓN DEL CMA	CLASE	TIPOS DE AERONAVES
	1 y 3.	BELL 206A/B
MANUAL DE MANTENIMIENTO	NÚMERO	REVISIÓN / FECHA
	BHT-206A/B	Número15, 02/06/2015

PLACA DE IDENTIFICACIÓN INCOMBUSTIBLE	Instalada en la aeronave	
	MATERIA	REGISTROS
CERTIFICADO DE PESO Y BALANCE	SI	Sin observaciones.
BITÁCORA DE LA AERONAVE	SI	Sin observaciones.
BITÁCORA DE MOTOR	SI	Sin observaciones.

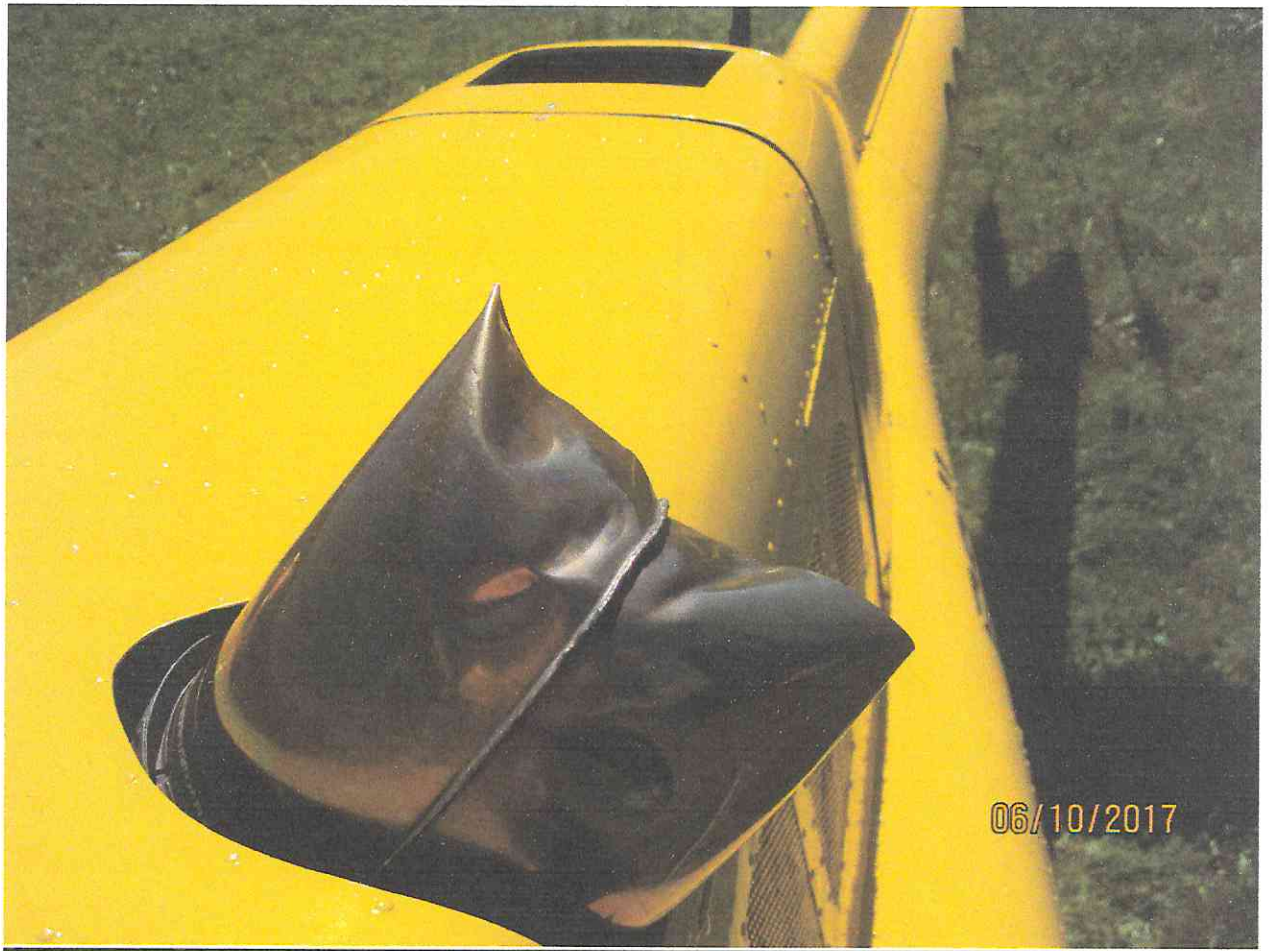
INFORME TÉCNICO

APÉNDICE 2

CONTENIDO	FOTOGRAFÍAS
	N°1 Parabrisas del lado del piloto, quebrado. N°2 Tobera de escape de motor, lado izquierdo, dañada. N°3 Pala número de serie CS-62, con marcas en la parte superior, en la zona de la raíz.



Fotografía N°1 parabrisas del lado del piloto quebrado.



Fotografía N°2 Tobera de escape de motor, lado izquierdo, dañada.



Fotografía N°3 Pala número de serie CS-62, con marcas en la parte superior, en la zona de la raíz.