



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

**DPA**

**Departamento  
Prevención de  
Accidentes**

**INFORME FINAL  
INCIDENTE DE AVIACIÓN  
Nº 1840OR**

Aeronave : AVIÓN CESSNA, MODELO 210N.

Lugar : AERÓDROMO EULOGIO SÁNCHEZ  
(SCTB), COMUNA DE LA REINA,  
REGIÓN METROPOLITANA.

Fecha : 15 DE DICIEMBRE 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 INCIDENTE**

El día 15 de diciembre de 2017, el piloto privado de avión, al mando de la aeronave Cessna, modelo 210N, con cinco pasajeros a bordo, durante el aterrizaje en la pista 19 del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), La Reina, Región Metropolitana, tuvo un contacto anormal con la pista, a consecuencia del cual, la aeronave se salió hacia la derecha de la pista, desplazándose en forma paralela a ésta, regresando finalmente a la pista y desahogando por la calle de rodaje Delta. A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando y los cinco pasajeros resultaron ilesos y la aeronave no tuvo daños.

### **1. INFORMACIÓN DE LOS HECHOS**

#### **1.1. RESEÑA DEL VUELO**

- 1.1.1. El día 15 de diciembre de 2017, el piloto privado de avión al mando de la aeronave Cessna, modelo 210N, con cinco pasajeros a bordo, despegó desde el Aeródromo Malloco (SCMF), comuna de Villarrica, con destino el Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), comuna de La Reina, en un vuelo de travesía - placer.
  - 1.1.2. Una vez en el aeródromo de destino, el piloto realizó el aterrizaje a la pista 19, produciéndose un contacto anormal con la pista (bote), lo que generó que el avión se elevara y volviera a tocar ruedas, próximo a la calle de rodaje Bravo.
  - 1.1.3. Durante esta segunda toma de contacto, el piloto al mando perdió el control direccional del avión, desplazándose hacia la derecha y fuera de la pista de aterrizaje.
-

- 1.1.4. Luego, el piloto al mando continuó con la trayectoria del avión por fuera y en forma paralela a la pista de aterrizaje, desplazamiento en el cual, impactó con la pierna derecha del tren de aterrizaje un letrero de la calle de rodaje Charlie.
- 1.1.5. Finalmente, y luego de avanzar fuera de la pista de aterrizaje, el piloto al mando regresó el avión a la pista y abandonó por la calle de rodaje Delta.
- 1.1.6. A consecuencia del suceso, el piloto al mando y los pasajeros resultaron ilesos y la aeronave no tuvo daños.

1.2. **LESIONES A PERSONAS**

LESIONES	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	1	5		6
TOTAL	1	5		6

1.3. **DAÑOS DE LA AERONAVE**

No hubo.

Ver anexo "A" Informe Técnico.

1.4. **OTROS DAÑOS**

Un letrero de la calle de rodaje Charlie.

1.5. **INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN**

1.5.1. **Piloto**

EDAD	74 años.
LICENCIA	Piloto privado de avión.
HABILITACIONES	Clase: Monomotor terrestre.
REGISTRA ACC/INCID.	No.
CERTIFICADO DE MEDICINA DE AVIACIÓN	Clase 2, apto, vigente y sin observaciones.

1.5.2. **Experiencia de Vuelo**

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	1.270:00
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	08:24
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	16:12
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	20:30
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	04:36
HRS. DE VUELO TOTALES	2.453:42

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

FABRICANTE	Cessna.	
MODELO	210N.	
Nº SERIE	21063804	
AÑO FABRICACIÓN	1980	
PESOS CERTIFICADOS	P.V. <sup>1</sup>	2.434,8 lb.
	P.M.D <sup>2</sup>	3.800 lb.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	26.10.2017	

1.6.2. **Antecedentes del motor**

ANTECEDENTES	MOTOR
FABRICANTE	Continental.
MODELO	IO-550-L (6B)
Nº SERIE	289145-R
TIEMPO DESDE NUEVO	955,9 horas.
TIEMPO ENTRE OVERHAUL	1.700 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	26.10.2017

---

<sup>1</sup> P.V: Peso vacío.

<sup>2</sup> P.M.D: Peso máximo despegue.

1.6.3. **Antecedentes de la hélice**

ANTECEDENTES	HÉLICE
FABRICANTE	Hartzell
MODELO	PHC-J3YF-1RF
N° SERIE	FP935A
TIEMPO DESDE NUEVO	955,9 horas.
TIEMPO ENTRE OVERHAUL	2.400 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	26.10.2017

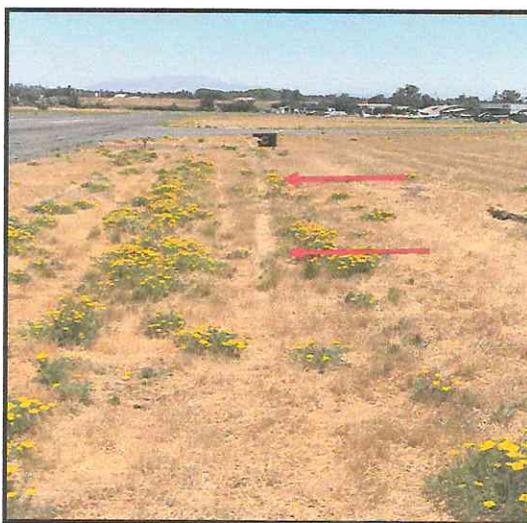
1.6.4. **Documentación a bordo**

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

1.6.5. **Inspecciones**

El equipo investigador inspeccionó la pista 19 del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), La Reina y posteriormente la aeronave, obteniendo las siguientes evidencias:

- 1.6.5.1. Se observó a 400 metros del umbral 19, huellas de las ruedas del tren de aterrizaje principal y de nariz del avión, al costado derecho y fuera de la pista de aterrizaje (Fotografía N°1).



Fotografía 1: Huellas del desplazamiento del avión.

- 1.6.5.2. Ciento cincuenta metros más adelante, se observó un letrero identificado con la letra C (calle de rodaje Charlie), el cual tenía daños por fractura con pérdida de material, producto del impacto con la pierna derecha del tren de aterrizaje del avión (Fotografía N°2).



Fotografía N°2: Daños en el letrero.

- 1.6.5.3. Luego, las huellas continuaban fuera de la pista de aterrizaje, las que fue posible observar hasta el ingreso de la aeronave nuevamente a la pista de aterrizaje. En total se observaron 350 metros de huellas fuera de la pista (Fotografía 3).



Fotografía 3: Desplazamiento del avión, previo al ingreso a la pista.

- 1.6.5.4. El avión, luego de su reingreso a la pista, abandonó la pista de aterrizaje por la calle de rodaje Delta, ubicada al final de la pista.
- 1.6.5.5. Se verificó la condición de la aeronave, constatando que el tren de aterrizaje principal y principalmente la pierna y la rueda del costado derecho, no presentaban daños producto del impacto contra el letrero (Fotografía 4).



Fotografía 4: Pierna derecha del tren de aterrizaje.

- 1.6.5.6. Se verificó el sistema del control direccional, de los controles de vuelo y del motor del avión, los cuales no presentaron observaciones.
- 1.6.5.7. Se revisó el sistema de frenos, el cual se encontró sin observaciones.  
**Ver anexo "A", Informe Técnico.**

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.

**Ver anexo "A" Informe técnico.**

1.6.7. **Peso y Balance**

De acuerdo a los antecedentes recopilados, el peso de la aeronave al despegue desde el Aeródromo Malloco (SCMF), comuna de Villarrica, fue de:

Peso Vacío	:	2.434,8 lb.
Piloto y pasajero (front seats):		334 lb.
Pasajeros 2 (line 2)	:	344 lb.
Pasajeros 2 (line 3)	:	202 lb.
<u>Combustible</u>	:	<u>378 lb.</u>
<b>Total</b>	:	<b>3.692,8 lb.</b>

De acuerdo con los datos anteriores, el peso de la aeronave se encontraba bajo el peso máximo de despegue (3.800 lb.), y el CG 45,0 estaba dentro de los límites (+42,5 y +53.0).

#### 1.7. **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

Del Informe Técnico Operacional N° 461/17 de la Dirección Meteorológica de Chile, requerido para la fecha, hora y lugar del suceso, se extrajo lo siguiente:

*“METAR: 15:00 UTC, viento de dirección 270° (Oeste) con 04 nudos, visibilidad ilimitada. Temperatura del aire seco 27°C. Temperatura del punto de rocío 06°C. QNH 1.013 hPa.*

##### Conclusiones:

*Según la información analizada en el METAR del Aeródromo Eulogio Sánchez (Tobalaba) el viento predominante fue de dirección oeste con una intensidad de 4 nudos, visibilidad ilimitada y la temperatura del aire fue de 27°C”.*

Las condiciones de viento informadas por el servicio de tránsito aéreo del aeródromo al piloto durante la aproximación para el aterrizaje, fue viento de los 230° con 4 nudos.

#### 1.8. **COMUNICACIONES**

Las comunicaciones entre el piloto al mando y los servicios de tránsito aéreo se desarrollaron sin observaciones.

1.9. **INFORMACIÓN DEL AERÓDROMO DE DESTINO**

De acuerdo a la Publicación de Información Aeronáutica (AIP CHILE) Volumen I, las características del aeródromo en que ocurrió el suceso eran las siguientes:

Nombre del Aeródromo	:	Eulogio Sánchez.
Designador OACI	:	SCTB.
Ubicación	:	33°27'25"S, 70°32'50"O.
Elevación	:	649 metros (2.129 pies).
Pistas	:	01/19.
Dimensiones	:	966 x 30 metros.
Tipo de superficie	:	Asfalto.
Resistencia	:	5.700 kg.
Uso	:	Público.

1.10. **INCENDIO**

No aplicable.

1.11. **SUPERVIVENCIA**

El piloto al mando y los pasajeros abandonaron la aeronave por sus propios medios. No se observaron fallas en los asientos ni en los cinturones de seguridad de la aeronave.

1.12. **INFORMACIÓN MÉDICA**

No aplicable.

1.13. **INFORMACIÓN ADICIONAL**

1.13.1. **Manual del avión**

En los procedimientos normales, sección 4, referido a un Aterrizaje Normal, se señala lo siguiente:

1.- Airspeed:	80-90 KIAS (flaps UP).
2.- Wing Flaps:	AS DESIRED (flaps down preferred).
3.- Airspeed:	70-80 KIAS (flaps DOWN).
4.- Elevator Trim:	ADJUST.
5.- Touchdown:	MAIN WHEELS FIRST.

- 6.- Landing Roll: LOWER NOSE WHEEL GENTLY.  
7.- Braking: MINIMUM REQUIRED.

1.14. **RELATOS**

1.14.1. **Extracto del piloto al mando**

El piloto indicó que despegó desde el Aeródromo Malloco (SCMF), Villarrica, con destino el Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), La Reina, con 5 pasajeros, vuelo que se desarrolló en completa normalidad.

Una vez en el aeródromo de destino, el piloto expresó que en base izquierda tenía 3.200 pies de altitud, con 20° de flaps y 80 kt de velocidad. Una vez en final, siguiendo la trayectoria de acuerdo a las luces (una blanco y una roja) y con la autorización para aterrizar, puso full flaps y mantuvo una velocidad entre 70 kt y 80 kt.

Una vez sobre la pista, el piloto señaló que realizó el quiebre de planeo y la temperatura de la pista lo hizo flotar, colocó un poco más de potencia y llevó levemente la caña atrás (pasado la torre de control), pero en ese momento, el avión hizo contacto dando un bote con el tren principal, lo cual lo elevó, volviendo a tocar pasado la calle de rodaje Bravo. En este momento, el piloto perdió el control direccional del avión, se desvió a la derecha, saliéndose de la pista y manteniéndose paralelo a ésta. Debido a lo anterior, el piloto decidió colocar nuevamente potencia para tratar de elevar el avión y volver a la pista, pero en su desplazamiento, el avión impactó un letrero de la calle de rodaje Charlie, decidiendo continuar por fuera de la pista, desplazándose unos metros paralelo a ésta, hasta regresar nuevamente a la pista y desahogar por la calle de rodaje Delta.

1.14.2. **Extracto del pasajero**

El pasajero señaló que iba sentado en el asiento delantero derecho y que en los asientos traseros iban cuatro menores de edad. Luego, señaló que una vez cerca del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), el piloto se preparó para el aterrizaje y cerca de la pista, notó que el avión no bajó inmediatamente y luego dio un bote, el cual hizo que el avión se elevara, avanzara unos metros y se fuera a la derecha, continuando por el pasto hasta que sintió un impacto, luego de lo cual continuaron su desplazamiento fuera de la pista, hasta que el piloto regresó el avión a la pista.

1.14.3. **Extracto del controlador de tránsito aéreo**

El controlador de tránsito aéreo señaló que autorizó a aterrizar a la aeronave en la pista 19 y al tocar ruedas, pasado la torre de control, se elevó y volvió a tocar ruedas a la altura de calle de rodaje Bravo. En este momento, el avión se desvió al Oeste (derecha), saliendo de la pista, continuando por el pasto, volviendo unos metros más adelante a la pista y desahogando por la calle de rodaje Delta.

Una vez el avión en calle de rodaje Delta, se le instruyó al piloto que mantuviera posición y se envió personal para verificar la condición del avión y de las personas a bordo.

2. **ANÁLISIS**

- 2.1. La verificación de la licencia y habilitaciones del piloto al mando, permitió establecer que cumplía con los requisitos reglamentarios para operar la aeronave en el vuelo en que se produjo el suceso investigado, no existiendo observaciones.
- 2.2. La aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad válido al momento del incidente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones, no siendo un factor causal o contribuyente al hecho investigado.
- 2.3. Las inspecciones y verificaciones realizadas por el equipo investigador a los controles de vuelo, de dirección y motor del avión, permitieron concluir que no hubo discrepancias o fallas de estos sistemas durante el aterrizaje, motivo por el cual, es posible descartar el factor mecánico que hubiese causado o contribuido al suceso investigado.
- 2.4. Respecto al suceso, el piloto relató que durante el aterrizaje, específicamente en el quiebre de planeo, el avión tendió a flotar. Ante ello, aplicó potencia y llevó la caña del avión atrás, dando un bote contra la pista. Lo anterior, fue ratificado por el relato del controlador de tránsito aéreo, quién observó la toma de contacto anormal con la pista.
- 2.5. Posteriormente y a consecuencia del bote del avión, al hacer contacto con la pista nuevamente, el piloto perdió el control direccional del avión, saliéndose a la derecha de la pista. Respecto a este punto, el piloto al mando no logró controlar el desvío a la derecha del avión.
- 2.6. Después de la salida de pista, el avión se desplazó en forma paralela fuera de ella, por un espacio de 350 metros, para luego reingresar a la pista. De acuerdo a lo relatado por el piloto, al salir de la pista, aplicó potencia con la intención de regresar a ésta, sin

embargo y debido al impacto de la aeronave con un letrero, decidió continuar fuera de la pista para mantener el control direccional del avión, lo que es coherente con las huellas encontradas fuera de la pista.

- 2.7. En resumen, el piloto realizó una toma de contacto anormal con la pista, que ocasionó que la aeronave diera un bote y luego, no pudo mantener el control direccional del avión, saliéndose a la derecha de la pista de aterrizaje.
- 2.8. A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando y sus pasajeros resultaron ilesos y la aeronave resultó sin daños.
- 2.9. En relación con la información meteorológica y específicamente lo relacionado con el viento, no se reportaron condiciones que pudieran haber afectado la operación, descartándose este elemento como causante o contribuyente en el suceso.

### 3. **CONCLUSIONES**

- 3.1. El piloto al mando mantenía su licencia y habilitaciones vigentes para la operación de la aeronave objeto de esta investigación.
- 3.2. El mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a la reglamentación aeronáutica, sin observaciones.
- 3.3. No hubo elementos mecánicos que hubiesen causado o contribuido al incidente.
- 3.4. Durante el aterrizaje, se produjo una toma de contacto anormal con la pista (bote).
- 3.5. A consecuencia del contacto anormal del avión con la pista, el piloto al mando perdió el control direccional de la aeronave, saliéndose por el costado derecho.
- 3.6. Se observaron 350 metros de huellas de desplazamiento del avión fuera de la pista de aterrizaje.
- 3.7. Durante el desplazamiento del avión fuera de la pista, impactó un letrero de la calle de rodaje Charlie.
- 3.8. A consecuencia del suceso, los ocupantes no sufrieron lesiones y la aeronave resultó sin daños.
- 3.9. Las condiciones meteorológicas no causaron ni contribuyeron al suceso.

### 4. **CAUSA**

Pérdida de control direccional de la aeronave, durante el aterrizaje, saliéndose a la derecha de la pista.

---

5. **FACTOR CONTRIBUYENTE**

Contacto anormal (bote) de la aeronave con la pista de aterrizaje.

6. **RECOMENDACIONES**

- 6.1. Remitir a las partes interesadas, el resultado de la investigación, para fines de prevención.
- 6.2. Difundir el suceso investigado a través de la página Web y otros medios institucionales, a todos los operadores de aviación general, resaltando que dentro de los eventos relacionados a una toma de contacto anormal del avión con la pista, sus consecuencias generalmente se traducen en pérdidas de control direccional y salidas de pista.



ÁLEX SOLÍS DÍAZ  
INVESTIGADOR TÉCNICO



OSCAR RIVAS OPAZO  
INVESTIGADOR ENCARGADO

**ANEXO**

Anexo "A" Informe Técnico.

**DISTRIBUCIÓN**

EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente.

**A N E X O "A"**

**INFORME TÉCNICO**



## **INFORME TÉCNICO**

### **1. ANTECEDENTES GENERALES DEL SUCESO N° 1840OR**

LUGAR, FECHA Y HORA LOCAL : Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), comuna de La Reina, Región Metropolitana, el 15 de diciembre del 2017, a las 12:02 hora local.

TIPO DE AERONAVE : Avión, fabricado por Cessna, modelo 210N, con motor convencional, hélice de velocidad constante y tren de aterrizaje triciclo retráctil.

SÍNTESIS DEL SUCESO : Durante la maniobra de aterrizaje a la pista 19 del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), el piloto perdió el control de la aeronave, se salió por el costado derecho, desplazándose en forma paralela a la pista hasta volver a ingresar a ésta.

CONSECUENCIAS : El piloto al mando y sus acompañantes resultaron ilesos. La aeronave resultó sin daños.

### **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 la ocurrencia de hechos similares.
-

**3. DAÑOS DE LA AERONAVE**

No hubo.

**4. INSPECCIONES**

En el lugar del suceso, el equipo investigador, efectuó una inspección física y una toma de fotografías de la condición de la aeronave, constatando lo siguiente:

- a. Se observaron todos los interruptores cortados.
- b. Los instrumentos de vuelo del tipo análogos estaban sin deterioro físico y sus marcas de rango de operación, estaban de acuerdo a lo estipulado en el manual de vuelo de la aeronave.
- c. Los controles de vuelo, los mandos de motor y hélice fueron actuados en todos su recorridos libremente, sin encontrarse observaciones.
- d. El sistema de freno fue operado, encontrándose sin observaciones.
- e. La selectora de combustible se encontró seleccionada en la posición del estanque derecho.
- f. Los cinturones de seguridad estaban en buenas condiciones y aseguraban correctamente.
- g. Los asientos se desplazaban y aseguraban normalmente.
- h. Al interior de la cabina no se observaron elementos sueltos que impidieran el libre accionamiento de los controles de vuelo y de freno.
- i. Las mangueras y cañerías del sistema de combustible y de lubricación del motor se encontraban en buenas condiciones y sin evidencias de filtraciones.

**5. ESTADO DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE**

- 5.1 La revisión de los registros de aeronavegabilidad proporcionados por el operador permitió establecer que cumplía con los requisitos sobre el mantenimiento obligatorio establecidos en la normativa vigente.
  - 5.2 La última inspección Anual fue realizada a las 2.638,1 horas de la aeronave en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) habilitado y vigente. Finalmente, la aeronave fue retornada al servicio, sin observaciones. Fue registrada la conformidad de mantenimiento en la respectiva bitácora de la aeronave.
-

5.3 La revisión de la bitácora de vuelo no estableció la existencia de discrepancias pendientes.

6. **ANÁLISIS**

6.1 El operador demostró que cumplía con el programa de mantenimiento aprobado por la DGAC para la aeronave, realizando el mantenimiento de ésta en un CMA autorizado y habilitado en el tipo de aeronave, no causando ni contribuyendo a la ocurrencia del suceso investigado.

6.2 El resultado de las inspecciones realizadas en el sitio del suceso, permitió establecer que los sistemas de la aeronave habrían funcionado sin observaciones durante la ocurrencia del suceso, no causando ni contribuyendo al suceso.

6.3 A consecuencia del suceso investigado la aeronave resultó sin daños que afectaran sus performance y resistencia estructural.

7. **CONCLUSIONES**

7.1 No se establecieron posibles causas o factores el ámbito técnico o mecánico que hubiesen provocado o contribuido al suceso de aviación investigado.

8. **RECOMENDACIONES**

No hay.



ALEX SOLÍS DÍAZ  
INVESTIGADOR TÉCNICO

<b>APÉNDICE 1</b>			
<b>A.- ANTECEDENTES DE LA AERONAVE</b>			
<b>FABRICANTE</b>	Cessna.		
<b>MODELO</b>	210N.		
<b>NÚMERO DE SERIE</b>	21063804		
<b>AÑO FABRICACIÓN</b>	1980		
<b>PESO VACÍO</b>	2.434,8 libras.		
<b>PESO MÁXIMO DESPEGUE</b>	3.800 libras.		
<b>RANGOS DE CENTRO DE GRAVEDAD</b>	Entre (+42.5) y (+53.0) hasta las 3.800 libras con tren extendido Entre (+37.0) y (+53.0) hasta 3.000 libras o menos.		
<b>PLAZAS</b>	<b>TRIPULACIÓN</b>		<b>PASAJEROS</b>
	1		5
<b>HORAS DE VUELO AL DÍA DEL SUCESO</b>	<b>HRS. DE VUELO</b>		<b>FUENTE</b>
	2.656,0		Bitácora.
<b>ÚLTIMA INSPECCIÓN</b>	<b>FECHA</b>	<b>HORAS</b>	<b>TIPO</b>
	26/10/2017	2.638,06	Anual.
<b>B.- ANTECEDENTES DEL MOTOR</b>			
<b>FABRICANTE</b>	Continental.		
<b>MODELO</b>	IO-550-L (6B).		
<b>NÚMERO DE SERIE</b>	289145-R		
<b>TIEMPO DESDE NUEVO</b>	955,54 horas.		

<b>TIEMPO ENTRE OVERHAUL</b>	1.700 horas.
<b>TIPO Y FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN</b>	Anual, el 26/10/2017.
<b>C.- ANTECEDENTES DE LA HÉLICE</b>	
<b>FABRICANTE</b>	Hartzell.
<b>MODELO</b>	PHC-J3YF 1RF.
<b>NÚMERO DE SERIE</b>	FP935A.
<b>TIEMPO ENTRE OVERHAUL</b>	2.400 horas.
<b>TIEMPO DESDE NUEVO</b>	955,54 horas.
<b>TIPO Y FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN</b>	Anual, el 26/10/2017.

<b>D- DOCUMENTACIÓN A BORDO</b>			
<b>CERTIFICADO DE MATRÍCULA</b>	<b>OBSERVACIONES</b>		
	Sin observaciones.		
<b>CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD</b>	<b>EMISIÓN</b>	<b>CATEGORÍA</b>	
	24/12/2015	Normal.	
	<b>EXPIRACIÓN</b>	<b>NÚMERO</b>	
	23/12/2017	13865/2015	
<b>MANUAL DE SERVICIO</b>	<b>N/P</b>	<b>REVISIÓN / FECHA</b>	
	D2057-3TR14	14/03/2014	
<b>BITÁCORA DE LA AERONAVE</b>	<b>OBSERVACIONES.</b>		
	Sin observaciones.		
<b>E.- DOCUMENTACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD</b>			
<b>PROGRAMA DE MANTENIMIENTO</b>	Conforme a lo establecido en el manual de mantenimiento del fabricante y aprobado por la DGAC.		
<b>TIPO DE CENTRO DE MANTENIMIENTO</b>	<b>CLASE</b>	<b>TIPOS DE AERONAVES</b>	
	III	210N y otras.	
<b>PLACA DE IDENTIFICACIÓN INCOMBUSTIBLE</b>	Instalada en la aeronave.		
<b>CERTIFICADO DE TIPO</b>	<b>AERONAVE</b>	<b>MOTOR</b>	<b>HÉLICE</b>
	Si.	Si.	Si.
<b>BITÁCORA DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE</b>	Sin observaciones.		
<b>BITÁCORA DE MANTENIMIENTO DEL MOTOR</b>	Sin observaciones.		
<b>BITÁCORA DE MANTENIMIENTO DE LA HÉLICE</b>	Sin observaciones.		
<b>CERTIFICADO DE PESO Y BALANCE</b>	Sin observaciones.		

**APÉNDICE 2**

**REGISTRO FOTOGRÁFICO**

**CONTENIDO**

1. Aeronave en el hangar de estacionamiento.



Fotografía N°1 Aeronave en el hangar de estacionamiento.