



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

DPA

**Departamento
Prevención de
Accidentes**

**INFORME FINAL
ACCIDENTE DE AVIACIÓN
Nº 1843OR**

Aeronave : AVIÓN PIPER, MODELO PA-25-235.

Lugar : AERÓDROMO SAN JAVIER (SCSJ),
COMUNA DE SAN JAVIER, REGIÓN
DEL MAULE.

Fecha : 07 DE ENERO DE 2018.

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 07 de enero de 2018, el piloto comercial de avión, al mando de la aeronave Piper, modelo PA-25-235, aterrizó en la pista 17 del Aeródromo San Javier (SCSJ), comuna de San Javier, Región del Maule y posteriormente realizó un viraje de 180 grados en pista para realizar el rodaje de regreso. Luego, el piloto al mando realizó un viraje por la derecha para abandonar la pista y durante el desplazamiento del avión fuera de la franja de pista, la rueda izquierda del tren de aterrizaje principal cayó en un hoyo, lo cual provocó que la hélice y el ala izquierda impactaran contra el terreno.

A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando resultó ileso y la aeronave con daños.

1. INFORMACIÓN DE LOS HECHOS

1.1. RESEÑA DEL VUELO

- 1.1.1. El día 07 de enero de 2018, el piloto comercial de avión al mando de la aeronave Piper, modelo PA-25-235, despegó desde el Aeródromo San Javier (SCSJ), comuna San Javier, Región del Maule, con la finalidad de realizar un vuelo de reconocimiento de un predio que sería fumigado.
 - 1.1.2. Una vez realizada la verificación del sector, el piloto al mando regresó al aeródromo de despegue, aterrizando en la pista 17.
 - 1.1.3. Posterior al aterrizaje, el piloto al mando realizó un viraje en pista de 180 grados para realizar el rodaje de regreso.
-

1.1.4. Durante el rodaje del avión, el piloto al mando realizó un viraje por la derecha para abandonar la pista, desplazándose fuera de la franja de pista, maniobra en la cual, la rueda izquierda del tren de aterrizaje principal del avión cayó en un hoyo, lo cual provocó que la hélice y el ala izquierda impactaran contra el terreno.

1.1.5. A consecuencia del suceso, el piloto al mando resultó ileso y la aeronave con daños.

1.2. LESIONES A PERSONAS

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

1.3. DAÑOS DE LA AERONAVE

La aeronave resultó con daños en ambas palas de la hélice y en el ala izquierda.

Ver anexo "A" Informe Técnico.

1.4. OTROS DAÑOS

No hubo.

1.5. INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN

1.5.1. Piloto

EDAD	44 años.
LICENCIA	Piloto comercial de avión.
HABILITACIONES	Clase: Multimotor terrestre - Monomotor terrestre. Función: Vuelo por instrumentos - Instructor de vuelo - Vuelo agrícola - IVI.
REGISTRA ACC/INCID.	Si, accidente, 10.08.2011. Resolución de cierre N° 0428, de fecha 06.06.2012.
CERTIFICADO DE MEDICINA DE AVIACIÓN	Vigente, apto y sin observaciones.

1.5.2. **Experiencia de Vuelo**

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	374:24
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	07:06
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	11:18
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	12:24
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	00:30
HRS. DE VUELO TOTALES	3.247:48

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

FABRICANTE	Piper.	
MODELO	PA-25-235	
Nº SERIE	25-8056029	
AÑO FABRICACIÓN	1980	
PESOS CERTIFICADOS	P.V. ¹	1.755,6 lb.
	P.M.D ²	2.900 lb.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	20 diciembre 2017	

1.6.2. **Antecedentes del motor**

ANTECEDENTES	MOTOR
FABRICANTE	Lycoming.
MODELO	O-540-B2C5
Nº SERIE	L-12069-40
TIEMPO DESDE NUEVO	1.084,36 horas.
TIEMPO ENTRE OVERHAUL	1.500 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	20 diciembre 2017

¹ P.V: Peso vacío.

² P.M.D: Peso máximo despegue.

1.6.3. **Antecedentes de la hélice**

ANTECEDENTES	HÉLICE
FABRICANTE	McCauley.
MODELO	1A200/FA8452
N° SERIE	QA003
TIEMPO DESDE NUEVO	49,5 horas.
TIEMPO ENTRE OVERHAUL	2.000 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	20 diciembre 2017

1.6.4. **Documentación a bordo**

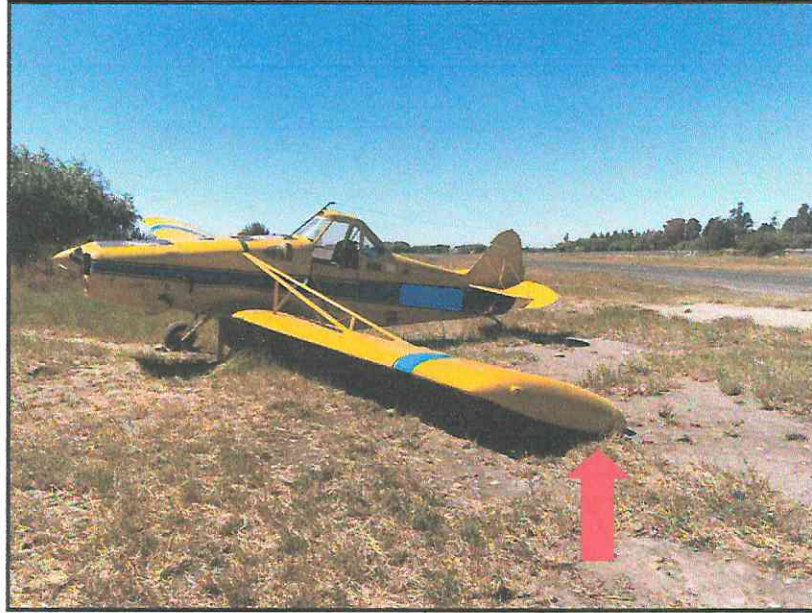
DOCUMENTACIÓN	CONDICIÓN
CERTIFICADO MATRÍCULA	Sin observaciones.
CERTIFICADO AERONAVEGABILIDAD	Sin observaciones.
MANUAL DE VUELO	Sin observaciones.
BITÁCORA DE VUELO	Sin observaciones.

1.6.5. **Inspecciones**

- 1.6.5.1. Se observó al costado izquierdo de la pista 17, la aeronave con la rueda izquierda del tren de aterrizaje principal al interior de un hoyo del terreno y con el ala izquierda inclinada hacia abajo (Fotografías 1 y 2).



Fotografía 1: Rueda izquierda al interior de un hoyo del terreno.



Fotografía 2: Aeronave con el ala izquierda haciendo contacto con el terreno.

- 1.6.5.2. El hoyo estaba a 16 metros del borde de pista, fuera de la franja de pista, no mantenía señalización que advirtiera su ubicación y se encontraba rodeada de pasto y maleza. Además, a su costado se encontró una tubería de concreto semi-enterrada en el terreno (Fotografía 3).



Fotografía 3: Ubicación del desnivel del terreno.

- 1.6.5.3. Se observó una marca en el terreno, producto de los impactos de las palas de hélice, las cuales resultaron con daños en sus extremos (Fotografía 4).



Fotografía 4: Marca en el terreno.

- 1.6.5.4. Se verificó la libertad de movimiento en los controles de vuelo y del motor, los cuales no presentaron observaciones.
- 1.6.5.5. Los neumáticos del tren de aterrizaje principal y rueda de cola no evidenciaron daños.
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 San Javier (SCSJ), comuna de San Javier, era de:

Peso Vacío	:	1.755,6 lb.
Piloto	:	213 lb.
Aceite	:	23 lb.
Combustible	:	131 lb.
Total	:	2.122,6 lb.

Con los datos anteriores, el peso de la aeronave se encontraba bajo el peso máximo de despegue (2.900 lb.), y el CG 89 estaba dentro de los límites (88,4 y 90,3).

1.7. **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

Del Informe Técnico Operacional N° 015/18 de la Dirección Meteorológica de Chile, requerido para la fecha, hora y lugar del accidente, se extrajo lo siguiente:

“El día 07 de enero de 2018, en particular a las 09:30 hora local, sobre el aeródromo San Javier (SCSJ), comuna de San Javier, Región del Maule, hubo dominio de bajas presiones.

De acuerdo a lo observado en las imágenes de satélite, durante la hora de interés, el cielo se presentó despejado.

Según la información de reanálisis, de las 09:00 hora local, el viento estimado tuvo una intensidad de 21 km/h, mientras que la temperatura estimada fue de 15°C.

No se observó fenómenos meteorológicos de reducción de visibilidad”.

1.8. **COMUNICACIONES**

No aplicable.

1.9. **INFORMACIÓN DEL AERÓDROMO**

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	:	San Javier.
Designador OACI	:	SCSJ.
Ubicación	:	35°37'47”S, 71°41'59”O.
Elevación	:	110 metros (361 pies).

Pistas	:	17/35.
Dimensiones	:	586 x 15 metros.
Franja de pista	:	680 x 30 metros.
Tipo de superficie	:	Asfalto.
Resistencia	:	5.500 kg.
Horas de operación	:	HJ ³
Uso	:	Privado.

1.10. **INCENDIO**

No aplicable.

1.11. **SUPERVIVENCIA**

El piloto al mando abandonó la aeronave por sus propios medios.

No se observaron fallas en el asiento ni en los sistemas de seguridad de la aeronave.

1.12. **INFORMACIÓN MÉDICA**

No aplicable.

1.13. **INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN**

De acuerdo al Manual de Operaciones de la empresa, se puede señalar lo siguiente:

En el punto 1.3) Operaciones, Servicio propuesto, la aeronave se encontraba incorporada y destinada para trabajos aéreos de fumigación.

En el punto 2), referido a las tripulaciones y específicamente a la dotación de pilotos eventuales, el piloto al mando se encontraba registrado.

1.14. **RELATOS**

1.14.1. **Extracto del piloto al mando**

El piloto señaló que despegó desde el Aeródromo San Javier (SCSJ) para realizar un vuelo de verificación de un sector que sería fumigado, pero regresó al aeródromo de salida, a la espera de mejores condiciones de viento para la aplicación agrícola.

Posteriormente, el piloto aterrizó en la pista 17 de SCSJ y realizó un viraje de 180 grados en pista, para regresar por ésta. Durante el rodaje, el piloto efectuó un viraje por

³ HJ: Desde el comienzo del crepúsculo civil matutino hasta el fin del crepúsculo civil vespertino.

la derecha para abandonar la pista y ubicar la aeronave en un sector que se usa para lavar la aeronave con agua de un canal que pasa por una tubería.

En este desplazamiento del avión, el piloto no se percató de un hoyo, ubicado a un costado de la tubería de concreto, cayendo la rueda izquierda del tren de aterrizaje principal, lo cual provocó que la hélice impactara contra el terreno y el ala izquierda resultara con daños.

Consultado el piloto por la ubicación de la tubería, señaló que conoce bien el sector, ya que lleva operando 3 temporadas en el aeródromo, no obstante, no se percató del hoyo en el terreno

2. **ANÁLISIS**

- 2.1. La verificación de la licencia y habilitaciones del piloto al mando, permitió establecer que contaba con los requisitos exigidos reglamentariamente 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 accidente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones, no siendo el estado de mantenimiento un factor causal o contribuyente al hecho investigado.
 - 2.3. Las inspecciones y verificaciones realizadas por el equipo investigador a los sistemas de la aeronave, permitieron concluir que no hubo discrepancias o fallas durante el rodaje del avión, motivo por el cual, no se establecieron factores de orden técnico o mecánico que hubiesen podido causar o contribuir al suceso.
 - 2.4. De acuerdo al manual de operaciones de la empresa operadora, el piloto se encontraba registrado como dotación de pilotos eventuales de avión, y en el servicio propuesto para la aeronave, ésta se encontraba incorporada y destinada para trabajos aéreos de fumigación, no existiendo observaciones al respecto.
 - 2.5. Respecto al suceso, el piloto señaló que durante el rodaje del avión fuera de la pista de aterrizaje, cayó la rueda izquierda del tren principal a un hoyo en el terreno.
 - 2.6. La inspección del lugar del suceso determinó que el hoyo estaba a 16 metros del borde de pista. Respecto a lo anterior y de acuerdo con el ancho de la franja de pista del Aeródromo San Javier (SCSJ), es posible señalar que el hoyo se encontraba fuera de la franja de pista.
-

- 2.7. Del mismo modo, la inspección reveló que a los costados del hoyo había presencia de pasto y maleza, condiciones que habrían dificultado su observación por parte del piloto al mando y habrían contribuido a la ocurrencia del suceso.
- 2.8. Finalmente, el piloto relató que realizó el rodaje del avión fuera de la pista hacia un sector donde se realizaba la limpieza del avión. Al respecto, si bien el piloto estaba familiarizado con el sector, al desplazar el avión fuera de la franja de pista, no se percató del hoyo, cayendo la rueda izquierda e impactando la hélice y el extremo del ala izquierda contra el terreno.
- 2.9. Respecto a los daños encontrados en la aeronave, son evidencias que concuerdan con la dinámica del 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 se establecieron factores de orden técnico o mecánico que hubiesen podido causar o contribuir al suceso.
- 3.4. El Manual de Operaciones de la empresa tenía incorporado al piloto y mantenía registrada la aeronave, no presentando observaciones.
- 3.5. El hoyo se encontraba fuera de la franja de pista del Aeródromo San Javier (SCSJ).
- 3.6. El hoyo tenía pasto y maleza a su alrededor, condiciones que habrían dificultado su detección por parte del piloto al mando.
- 3.7. El piloto al desplazar el avión fuera de la franja de pista, no se percató del hoyo, cayendo en su interior la rueda izquierda del tren de aterrizaje principal e impactando la hélice y el extremo del ala izquierda contra el terreno.
- 3.8. Los daños del avión son concordantes con la dinámica del suceso.

4. CAUSA

Realizar el rodaje del avión fuera de la franja de pista, cayendo la rueda izquierda del tren de aterrizaje principal en un hoyo, impactando la hélice y el ala izquierda contra el terreno.

5. **FACTOR CONTRIBUYENTE**

Presencia de pasto y maleza, que dificultó la observaciones del desnivel del terreno.

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, como asimismo, incluirlo en procesos de difusión orientado a todos los operadores de aviación general.
- 6.3. Estudiar la factibilidad de que el Administrador del aeródromo, establezca medidas de mitigación para evitar casos como el acontecido.



CARLOS VERGARA ARRIAGADA
INVESTIGADOR TÉCNICO

ANEXO
Anexo "A" Informe Técnico.

DISTRIBUCIÓN
EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente.



OSCAR RIVAS OPAZO
INVESTIGADOR ENCARGADO

A N E X O “A”

INFORME TÉCNICO



INFORME TÉCNICO

1. ANTECEDENTES GENERALES DEL SUCESO N° 1843OR

LUGAR, FECHA Y HORA LOCAL	: Aeródromo San Javier (SCSJ), comuna de San Javier, Región del Maule, el 07 de Enero 2018, a las 09:30 hora local.
TIPO DE AERONAVE	: Avión de ala baja, monomotor, tren de aterrizaje tipo convencional fijo, fabricante Piper, modelo PA-25-235.
TIPO DE SUCESO	: Accidente de Aviación.
SÍNTESIS DEL SUCESO	: La aeronave aterrizó en la pista 17 del Aeródromo San Javier (SCSJ), y en su rodaje de regreso por la pista, al salir por el costado derecho (fuera de la franja de pista), la rueda izquierda del tren de aterrizaje principal cayó en un desnivel del terreno, impactando la hélice y el extremo del ala izquierda contra la superficie.
CONSECUENCIAS	: El piloto resultó ileso y la aeronave quedó con 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 su repetición.

3. DAÑOS DE LA AERONAVE

- 3.1. Ala Izquierda: Carenado de punta de ala, con desgaste y pérdida de material. Recubrimiento superior de punta de ala, con deformación.
- 3.2. Hélice: Ambas palas quedaron con daños característicos de impacto con potencia. Además, presentaban en sus extremos pérdida de material y ralladuras que iban desde sus bordes de ataque a sus bordes de fuga.
- 3.3. Motor: Sujeto a inspección por golpe en la hélice.
- 3.4. Evidencia de incendio: No hubo.
- 3.5. Evidencias de impacto antes del contacto con el terreno: No hubo.

4. INSPECCIONES, PERITAJES Y/O PRUEBAS FUNCIONALES

- 4.1. El equipo investigador efectuó una inspección de la aeronave en el sitio del suceso, en presencia del piloto de la aeronave, la cual se detalla de la siguiente manera:
 - a) Se verificó que en la aeronave se encontraban:
 - Manual de vuelo y Certificado de Peso y Balance de la aeronave.
 - Botiquín de primeros auxilios, en condición servible.
 - Bitácora de vuelo.
 - Certificado de Matrícula.
 - Certificado de Aeronavegabilidad, número 16093/2017.
 - Placa de datos de la aeronave y placa incombustible.
 - Extintor de incendios, en condición servible.
 - El asiento y cinturón de seguridad, en buenas condiciones.
 - Los instrumentos sin deterioro y con las marcas de rango de operación de acuerdo a lo estipulado en el Manual de Vuelo.
 - Cartilla de corrección de compás magnético, vigente.
 - b) Las superficies de control de vuelo, alerones, flaps, elevadores y timón de dirección, fueron revisadas por funcionamiento, encontrando que todas transmitían el movimiento efectuado desde la cabina de mando a las superficies de control, sin observaciones.
 - c) Los controles del motor se encontraban con libertad de movimiento en todos sus recorridos y sin observaciones.
 - d) La hélice se encontraba con los daños descritos en el punto 3) de este informe técnico.

- e) El parabrisas se encontraba en buenas condiciones y permitía una buena visibilidad hacia el exterior.
- f) El sistema de guía en tierra (patín de cola) se encontraba sin observaciones.

5. ESTADO DE AERONAVEGABILIDAD O 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. Los Registros de mantenimiento (Bitácoras de Mantenimiento, Cartillas de Inspecciones, Plan de Reemplazo, Estatus de Modificaciones e Inspecciones Mandatorias MIM, Peso y Balance y Certificaciones) estaban de acuerdo con lo exigido por la normativa DGAC.
- 5.3. La última inspección efectuada por programa de mantenimiento, de 50 horas, fue realizada el 20-12-2017, a las 4.286,10 horas de la aeronave, la que fue certificada sin observaciones.

6. ANÁLISIS

- 6.1. Los registros de mantenimiento verificados de la aeronave estaban de acuerdo a la normativa aeronáutica DGAC, no presentando observaciones al respecto.
- 6.2. Las inspecciones efectuadas por el equipo investigador y los registros de mantenimiento revisados, no establecieron hallazgos relacionados con la aeronavegabilidad, por lo que se descartaría este aspecto como causa o factor contribuyente al suceso investigado.
- 6.3. La inspección realizada a los sistemas de la aeronave, determinó que habrían estado operando normalmente al momento del suceso, no siendo causa ni contribuyente al suceso investigado.
- 6.4. Los daños constatados y registrados en la aeronave, fueron producto de la dinámica del suceso.

7. CONCLUSIONES

- 7.1. El operador demostró que cumplía con el Programa de Mantenimiento aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - 7.2. No se establecieron factores de orden técnico o mecánico que hubiesen podido causar o contribuir al suceso.
-

7.3. Todos los daños encontrados en la aeronave, fueron a consecuencia de la dinámica del suceso.

8. **RECOMENDACIONES**

8.1. No hay.



CARLOS VERGARA ARRIAGADA
INVESTIGADOR TÉCNICO

INFORME TÉCNICO

APÉNDICE 1			
A.- ANTECEDENTES DE LA AERONAVE			
FABRICANTE	Piper.		
MODELO	PA-25-235		
NÚMERO DE SERIE	25-8056029		
AÑO FABRICACIÓN	1980		
PESO VACÍO	1.755,6 lb.		
PESO MÁXIMO DESPEGUE	2.900 lb.		
RANGOS DE CENTRO DE GRAVEDAD	Desde (Pulgadas)	Hasta(Pulgadas)	Hasta un peso(Libras)
	+88,4	+90,3	2.900
	+85,6	+90,3	1.793 o menos
PLAZAS	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	
	1	0	
HORAS DE VUELO AL DÍA DEL SUCESO	4.286,6	FUENTE Bitácora de vuelo.	
ÚLTIMA INSPECCIÓN	FECHA 20-12-2017	TIPO 50 horas.	HORAS DE VUELO 4.286,1

B.- ANTECEDENTES DEL MOTOR			
FABRICANTE	Lycoming.		
MODELO	O-540-B2C5		
NÚMERO DE SERIE	L-12069-40		
TIEMPO ENTRE OVERHAUL (TBO)	1.500 horas.		
TIEMPO DESDE NUEVO (TSN)	1.084,36 horas.		
ÚLTIMA INSPECCIÓN	FECHA 20-12-2017	TIPO 50 Horas.	HORAS DE VUELO 1.083,86

C.- ANTECEDENTES DE LA HÉLICE			
FABRICANTE	McCauley.		
MODELO	1A200-FA8452		
NÚMERO DE SERIE	QA003		
TIEMPO ENTRE OVERHAUL (TBO)	2.000 horas.		
TIEMPO DESDE NUEVO (TSN)	49,5 horas.		
ÚLTIMA INSPECCIÓN	FECHA 20-12-2017	TIPO 50 Horas.	HORAS DE VUELO 49,00

D.- DOCUMENTACIÓN A BORDO				
CERTIFICADO DE MATRÍCULA	SI	NO	NÚMERO	
	X		11438	
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	EMISIÓN		CATEGORÍA	CONDICIÓN
	06-06-2017		Restringida.	VFR.
	VENCIMIENTO		USO	NÚMERO
	05-06-2018		Comercial.	16093/2017
MANUAL DE VUELO	SI	NO	N/P	REV. / FECHA
	X		Report N° 1870	4 23-12-1981
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
	28-09-2016	Indefinida.
HABILITACIÓN DEL CMA	CLASE	TIPOS DE AERONAVES
	Estructura de aeronaves 3 limitado.	Piper PA- 25-235 y otros.

MANUAL DE MANTENIMIENTO	NÚMERO		REVISIÓN / FECHA	
		L A de A PA-25-235		Puelche Junio 2002
ÚLTIMA INSPECCIÓN POR PROGR. MANTENIMIENTO	TIPO	HORAS	FECHA	N° O.T.
	50 hrs.	4.286,1	20-12-2017	AMD/07/2017
ÚLTIMA INSPECCIÓN POR RENOV. CERT. AERONAVEG.	19-05-2017			
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.		
PLAN DE REEMPLAZOS	SI	Sin observaciones.		
MIM (DA, DAN Y AD)	SI	Sin observaciones.		
ALTERACIONES Y REPARACIONES	SI	Sin observaciones.		
CERTIFICADO DE PESO Y BALANCE	SI	Sin observaciones.		
BITÁCORA DE LA AERONAVE	SI	Sin observaciones.		
BITÁCORA DE MOTOR	SI	Sin observaciones.		

APÉNDICE 2

FOTOGRAFÍAS



FOTOGRAFÍA N° 1: Muestra el daño en las palas de la hélice.



FOTOGRAFÍA N° 2: Daño en la punta del ala izquierda.