



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

DPA

**Departamento
Prevención de
Accidentes**

**INFORME FINAL
ACCIDENTE DE AVIACIÓN
Nº 1849AB**

Aeronave : Avión Marca CESSNA, modelo
172M.

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

Fecha : 17 DE FEBRERO 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, 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 17 de febrero de 2018, un alumno piloto de avión junto a un piloto instructor, a bordo del avión Cessna, modelo 172M, efectuaron una maniobra de toque y despegue al término de una práctica de emergencia simulada a la pista 17 del Aeródromo San Javier (SCSJ), comuna de San Javier de Loncomilla, Región del Maule, luego se produjo una pérdida de control en vuelo a baja altura y baja velocidad, virando el avión a la derecha e impactando contra el cerco perimetral del aeródromo.

A consecuencia del suceso, el alumno piloto resultó con lesiones, el piloto instructor ileso y la aeronave con daños.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

- 1.1.1. El día 17 de febrero de 2018, el alumno piloto y el instructor de vuelo, planificaron realizar un turno de instrucción en el Aeródromo San Javier (SCSJ), comuna de San Javier de Loncomilla, Región del Maule, a bordo del avión Cessna 172M.
- 1.1.2. De acuerdo con lo informado por la tripulación, el vuelo consistiría en realizar maniobras básicas de vuelo, toques y despegues y finalmente, prácticas de emergencias simuladas.
- 1.1.3. El instructor relató que a las 12:58 hora local, mientras realizaba la práctica de emergencia simulada a la pista 17, quedaron alto respecto de la pista, por lo que decidió apoyar al alumno en la maniobra, efectuando una serie de virajes en descenso para alcanzar la trayectoria de vuelo correcta, estimando haber realizado el toque y despegue en el segundo tercio de la pista.

- 1.1.4. Luego de la toma de contacto de la aeronave con la pista, perdieron el control direccional de la aeronave, desviándose a la derecha y finalizando estrellados contra el cerco perimetral.
- 1.1.5. A consecuencia del suceso, el alumno piloto resultó con lesiones leves, el piloto instructor ileso y la aeronave con daños.

1.2. **LESIONES A PERSONAS**

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves				
Leves	1			1
Ninguna	1			1
TOTAL	2			2

1.3. **DAÑOS EN LA AERONAVE**

La aeronave resultó con daños en la hélice, motor y fuselaje.

Ver anexo "A", Informe Técnico.

1.4. **OTROS DAÑOS**

No hay.

1.5. **INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN**1.5.1. **Piloto instructor**

EDAD	74
LICENCIA	Piloto privado de avión.
HABILITACIONES	Clase: Monomotor terrestre.
FUNCIÓN	Instructor de vuelo.
EXAMEN MÉDICO	Clase 2, vigente, apto y sin observaciones.
REGISTRA ACC/INCID.	Incidente de aviación, Resolución (E) N° 0292 de fecha 22-05-2013.

1.5.2. **Experiencia de Vuelo**

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
DÍA DEL SUCESO	00:45
30 DÍAS PREVIOS	29:11
60 DÍAS PREVIOS	54:09
90 DÍAS PREVIOS	87:48
EN EL MATERIAL	1.000:00
HRS. DE VUELO TOTALES	2.345:00

1.5.3. **Alumno Piloto**

EDAD	38 años.
LICENCIA	Alumno piloto
EXAMEN MÉDICO	Clase C2, vigente, apto y sin observaciones.

1.5.4. Experiencia de Vuelo

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
DÍA DEL SUCESO	00:45
30 DÍAS PREVIOS	02:58
60 DÍAS PREVIOS	04:15
90 DÍAS PREVIOS	05:58
EN EL MATERIAL	05:58
HRS. DE VUELO TOTALES	23:00

1.6. INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE1.6.1. Antecedentes de la aeronave

FABRICANTE	CESSNA AIRCRAFT
MODELO	172M
NÚMERO DE SERIE	17261478
AÑO FABRICACIÓN	1973
PESO BÁSICO VACÍO	1.488,8 lb.
PESO MÁXIMO DESPEGUE	2.300 lb.
PLAZAS	4
ÚLTIMA INSPECCIÓN	09/01/2018

1.6.2. Antecedentes del motor

FABRICANTE	Lycoming
MODELO	O-320-E2D
NÚMERO DE SERIE	L-27983-27A
TIEMPO DESDE OVERHAUL (TSO ¹).	2.509:48
ÚLTIMA INSPECCIÓN	09/01/2018

1.6.3. Antecedentes de la hélice

FABRICANTE	McCauley
MODELO	1C160/CTM7553
NÚMERO DE SERIE	721398
TIEMPO DESDE OVERHAUL (TSO)	625:16
ÚLTIMA INSPECCIÓN	09/01/2018

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

- 1.6.5.1. El Programa de Inspecciones establecido por el fabricante y aceptado por la DGAC, se estaba realizando sin observaciones, a través de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), habilitado y vigente en el tipo y modelo de la aeronave.
- 1.6.5.2. Los Registros de Mantenimiento (Bitácoras de Mantenimiento, Cartillas de Inspecciones), estaban de acuerdo con la normativa DGAC.

- 1.6.5.3. En la documentación revisada, no había notas de discrepancias asociadas al motor, controles de vuelo y sistemas del avión.

Ver anexo "A" Informe Técnico.

1.6.6. Inspecciones

El equipo investigador concurrió hasta el Aeródromo de San Javier (SCSJ), constatando lo siguiente:

- 1.6.6.1. Se efectuó una inspección de la pista y sus alrededores, sin encontrar marcas de desplazamiento ni de frenado de la aeronave en el terreno.
- 1.6.6.2. La aeronave se encontraba a 44 metros al costado derecho del final de la pista 17, por el costado exterior del cerco perimetral del aeródromo, como se muestra en la fotografía.



- 1.6.6.3. En el sector del cerco perimetral afectado, uno de los postes presentaba evidencia de haber sido impactado por el ala izquierda del avión. Inmediatamente al costado de este poste, estaba ubicada la aeronave, con su nariz en forma casi vertical al terreno (80°), en el interior de una zanja.
- 1.6.6.4. En el terreno aledaño a la aeronave, se observó evidencia de derrame de combustible desde los estanques de la aeronave. Posteriormente, al posicionar la aeronave sobre su tren de aterrizaje, se constató que en el interior de los estanques permanecía un total de 53 litros, el cual no presentaba evidencia de agua ni sedimentos.



- 1.6.6.5. Los flaps se encontraron 20° abajo.
- 1.6.6.6. Al interior de la cabina, el mando de control de aceleración del motor se podía mover libremente, sin evidencia de obstrucciones.
- 1.6.6.7. Con respecto a los daños de la aeronave, se constató que el ala izquierda presentaba evidencia de impacto contra el cerco perimetral y el terreno, mientras que la hélice

tenía una pala con combadura hacia adelante y la otra con marcas de fricción en su borde de ataque y pérdida de material en su extremo (punta de pala), indicios de haber estado girando al momento del impacto.



1.6.6.8. La bancada del motor estaba deformada, concordante con la dinámica del impacto.

1.6.7. **Peso y Balance**

De acuerdo a los antecedentes de la investigación, el peso y balance de la aeronave, al momento del despegue desde el Aeródromo San Javier (SCSJ), era el siguiente:

Peso vacío	:	1.488,80 lb.
Tripulación	:	418,00 lb.
Aceite	:	13,00 lb.
<u>Combustible</u>	:	<u>85,00 lb.</u>
Peso Despegue	:	2.004,80 lb.
Peso máximo despegue	:	2.300,00 lb.

De acuerdo a lo anterior, la aeronave se encontraba dentro del peso permitido por el fabricante (peso máximo 2.300,00 lb.) y con el centro de gravedad de 69,9 in (límites 54,0 a 74,0) dentro de los límites de la envolvente.

1.7. **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

El Informe Técnico Operacional N° 077/18 de fecha 13 de marzo de 2018, de la Dirección Meteorológica de Chile, registró las siguientes condiciones meteorológicas para el lugar del suceso:

Conclusiones:

“El día 17 de febrero de 2018, entre las 11:00 y las 14:00, hora local, sobre el aeródromo SCSJ, ciudad de San Javier, Región del Maule, 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 el pronóstico de área GAMET, no se presentan fenómenos significativos en el sector solicitado.

En base al relato de la tripulación, al momento del accidente había viento sur con 6 nudos.

1.8. **COMUNICACIONES**

No aplicable.

1.9. **INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL SUCESO**

Lugar del suceso	:	44 metros al Oeste del final de pista 17, fuera del Aeródromo San Javier (SCSJ).
Coordenadas	:	35°37'46"S, 71°41'59"O.
Elevación	:	116 metros.
Tipo de superficie	:	Tierra.

1.10. 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°37'35"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 ²
Uso	:	Privado.

1.11. INCENDIO

No hubo.

1.12. SUPERVIVENCIA

El alumno piloto y el piloto instructor abandonaron la aeronave por sus propios medios, siendo posteriormente asistidos por terceras personas y luego trasladados a un centro asistencial.

No se observaron fallas de los cinturones de seguridad y de los asientos de la aeronave.

² HJ: Desde el comienzo del crepúsculo civil matutino hasta el fin del crepúsculo civil vespertino.

1.13. **RELATO**

1.13.1. **Del alumno piloto**

Señaló que el día del suceso, se programó un vuelo de instrucción, el cual consistía en realizar maniobras de vuelo y prácticas de emergencias simuladas.

Según su relato, el vuelo se desarrolló en forma normal, hasta el momento de la práctica de emergencia simulada, en la cual, durante la aproximación a la pista, la aeronave quedó alta, por lo que solicitó ayuda al piloto instructor, quien comenzó a realizar virajes en forma de "S", para perder altura.

Luego de lo anterior, se percató que la toma de contacto fue realizada al costado derecho del segundo tercio de la pista, ante lo cual, el piloto instructor colocó full potencia y el alumno procedió a subir la palanca del flap (20° aprox.), despegando con viraje a la derecha y muy baja velocidad, en dirección del cerco perimetral, golpeando el ala izquierda contra el cerco perimetral, para luego virar el avión sobre su eje e impactar contra el terreno, quedando con su nariz en forma vertical al terreno.

Finalmente, señaló que abandonó el avión por sus medios, siendo posteriormente asistido por terceras personas.

1.13.2. **Del piloto instructor**

Señaló que de acuerdo con lo planificado, el vuelo consistiría en realizar maniobras en la zona, para finalizar con una práctica de emergencia simulada a la pista 17 del Aeródromo de San Javier (SCSJ).

Posteriormente, durante la práctica de emergencia simulada, en la fase de aproximación a la pista, el alumno piloto se encontró a una mayor altura de lo previsto, y al detectar esta situación, asistió en la maniobra, comenzando a realizar un tipo de zigzag, a fin de obtener una mayor razón de descenso en la aeronave.

Enseguida, señaló que se efectuó la toma de contacto en el segundo tercio de la pista, colocando full potencia y el alumno subió el flap a 20°, iniciando el avión un viraje hacia la derecha, manifestando que su reacción pudo haber sido tardía para tomar el control del avión.

Debido a lo anterior, y al encontrarse la aeronave con poca velocidad (40 mph aproximadamente), a baja altura y con 20° de flap aproximadamente, decidió colocar full pedal izquierdo, perdiendo el control del avión, impactando contra el terreno y quedando al costado exterior del cerco perimetral del aeródromo.

Posteriormente, ambos ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios.

1.14. INFORMACIÓN ADICIONAL

- 1.14.1. El manual FAA-H-8083-3B "Airplane Flying Handbook" (Manual de vuelo de avión), en el capítulo 8, se refiere a las aproximaciones y aterrizajes normales, indicando lo siguiente (traducción de cortesía):

*"Una aproximación y aterrizaje normal incluye el uso de procedimientos para lo que se considera una situación normal; esto es, cuando la potencia de motor está disponible, el viento es leve o la aproximación final es hecha directamente contra el viento, el tramo final de la aproximación no tiene obstáculos, y la superficie de aterrizaje es firme y de un largo amplio, para brindar que la aeronave tenga una detención gradual. El punto seleccionado para el aterrizaje debe estar más allá del umbral de aproximación a la pista, **pero dentro del primer tercio de la pista**".*

2. ANÁLISIS

- 2.1. El alumno piloto contaba con la licencia requerida para la instrucción de vuelo. De igual forma, el instructor mantenía vigente la licencia y habilitaciones necesarias para operar la aeronave y realizar instrucción, por lo cual se encontraban autorizados para realizar esta actividad.
- 2.2. La verificación de la documentación técnica y las inspecciones efectuadas a la aeronave, no revelaron observaciones relacionadas con el estado de mantenimiento o la condición de aeronavegabilidad, que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.
- 2.3. De acuerdo a los relatos del instructor, la aeronave estaba más alta de lo planificado en la aproximación a la pista durante la emergencia simulada, por lo que intervino para corregir dicha situación, efectuando virajes y aumentando la razón de descenso. A
-

pesar de haber efectuado estas maniobras para reducir la altura respecto a la pista, llevó a la aeronave a hacer contacto en el segundo tercio.

- 2.4. Según los relatos de los pilotos, durante la maniobra de toque y despegue, se produjo una pérdida de control de la aeronave a baja altura y baja velocidad (aproximadamente 40 mph). En ese momento, el instructor habría intervenido para corregir la situación, sin embargo, su reacción habría sido tardía, sin lograr recuperar el control e impactando contra el cerco perimetral.
- 2.5. Las condiciones meteorológicas permitían la operación en el marco del vuelo en que ocurrió el suceso, sin participar en la causa ni contribuir al suceso.
- 2.6. Los daños son concordantes con la dinámica del suceso.

3. **CONCLUSIONES**

- 3.1. El alumno y el instructor contaban con sus licencias requeridas para realizar la instrucción de vuelo.
 - 3.2. La documentación técnica e inspecciones efectuadas no causaron ni contribuyeron al suceso.
 - 3.3. Durante la práctica de una emergencia simulada, la tripulación efectuó la toma de contacto en el segundo tercio de la pista, continuando con una maniobra de toque y despegue.
 - 3.4. En el toque y despegue, la tripulación perdió el control de la aeronave, impactando contra el cerco perimetral del aeródromo.
 - 3.5. Las condiciones meteorológicas no contribuyeron al suceso.
 - 3.6. Los daños observados fueron consecuencia de la dinámica del impacto.
-

4. **CAUSA DEL SUCESO**

Impacto contra el cerco perimetral del aeródromo, debido a una pérdida de control durante la ejecución de una maniobra de toque y despegue.

5. **FACTORES CONTRIBUYENTES**

No frustrar la maniobra en forma oportuna.

6. **RECOMENDACIONES**

- 6.1. Informar acerca de los resultados de la investigación, a las partes involucradas, para fines de prevención.
- 6.2. Difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en charlas y talleres orientados a los pilotos que realizan vuelos en la zona.



EDMUNDO ASENJO HIDALGO
INVESTIGADOR TÉCNICO



ANDRÉS G. BARROS VILLA
INVESTIGADOR ENCARGADO

ANEXOS

Anexo "A" Informe Técnico.

DISTRIBUCIÓN

EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente.-



INFORME TÉCNICO

1. ANTECEDENTES GENERALES DEL SUCESO N° 1849AB

LUGAR, FECHA Y HORA LOCAL : Aeródromo San Javier (SCSJ), Comuna de San Javier de Loncomilla, Región del Maule, el 17 de febrero del 2018, a las 12:58 hora local.

TIPO DE AERONAVE : Avión fabricado por Cessna Aircraft Company, modelo 172M, de ala alta, monomotor con hélice de paso fijo y tren de aterrizaje tipo triciclo no retráctil.

TIPO DE SUCESO : Accidente de aviación.

SÍNTESIS DEL SUCESO : Durante la ejecución de una maniobra de toque y despegue, se produjo una pérdida de control en vuelo a baja altura y baja velocidad, impactando contra el cerco perimetral del aeródromo.

CONSECUENCIAS : El instructor de vuelo resultó sin lesiones, el alumno piloto con lesiones y la aeronave con daños.

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 la ocurrencia de hechos similares.

3. DAÑOS EN LA AERONAVE**3.1. Célula.**

Recubrimientos inferiores y mamparo cortafuego con deformaciones y fracturas, tren de aterrizaje de nariz desprendido, elementos estructurales de afianzamiento de la pierna de nariz, fracturados y deformados. Los carenados de las tres ruedas, destruidos. Ambas alas con las puntas deformadas hacia arriba aproximadamente en los últimos 50 cm, por impacto contra el terreno. El ala izquierda con abolladura en borde de ataque (en la mitad del ala aproximadamente) por golpe contra uno de los postes del cerco perimetral.

3.2. Motor.

La caja de aire caliente al carburador, deformada y quebrada. Capota inferior con deformaciones y fracturas. Tubo de escape, desprendido. Elementos estructurales (tubos) de la bancada del motor, fracturada y deformada.

3.3. Hélice.

Una de las palas, levemente doblada hacia adelante y la otra con marcas de fricción en su borde de ataque y pérdida de material en su punta.

3.4. Evidencias de incendio.

No hubo.

3.5. Evidencias de impacto antes del contacto con el terreno.

No.

INSPECCIÓN Y PRUEBAS FUNCIONALES

La aeronave fue inspeccionada con colaboración de personal de mantenimiento de un centro de mantenimiento aeronáutico habilitado en el tipo de aeronave, encontrándose las siguientes observaciones:

3.6. Inspección interior

- a) Al interior de la cabina se encontraron los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula, una cartilla de corrección magnética, el manual de vuelo de la aeronave con el informe de peso y balance. El extintor de incendios y el botiquín de primeros auxilios, sin observaciones.
- b) La selectora de combustible estaba en posición cerrada ("OFF").
- c) El mando de control de aceleración del motor se podía mover libremente, sin evidencia de obstrucciones. El control del aire caliente al carburador se encontraba atrás (abierto) no permitía ser movido, debido a que la caja se encontraba trabada a consecuencia del impacto frontal.

3.7. Inspección exterior

- a) Aunque los mandos de las superficies de control en la cabina estaban parcialmente obstruidos a consecuencia de los impactos, se pudo verificar la continuidad y movimiento hasta las superficies de control, sin observaciones. Los flaps se encontraron en posición abajo, aproximadamente 20°.
- b) Ambos estanques tenían combustible, el derecho con $\frac{1}{2}$ (35,5 lt) y el izquierdo con un $\frac{1}{4}$ (17,5 lt).
- c) La muestra de combustible obtenida no evidenciaba presencia de agua ni sedimentos. Se envió al laboratorio la muestra tomada.
- d) El vaso del filtro de combustible ubicado en el cortafuego estaba con combustible. Su filtro estaba sin observaciones.
- e) El nivel de aceite se encontró en el máximo, 6 quarts (qt).
- f) Las fracturas en los elementos estructurales superior e inferior del tren de aterrizaje eran del tipo instantáneas.
- g) La combadura hacia delante de una pala y el hecho que la otra pala tuviera marcas de fricción en su borde de ataque y pérdida de material en su extremo (punta de pala), son evidencias de funcionamiento con potencia.

3.8. Pruebas efectuadas

- a) Se verificó que ambos magnetos entregaban chispa, claramente visible, sin observaciones.
- b) Se midió la compresión de los cilindros estando todos dentro de rango, 80/72, 80/74, 80/64 y 80/72 psi, respectivamente.

4. ESTADO DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE

- 4.1. La última inspección de 200 horas a la aeronave, motor y hélice fue terminada el 09 de enero del 2018 a las 6.501:37 horas de servicio de la aeronave, o sea, 11:36 horas previo al suceso. Esta fue realizada por un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) habilitado en el tipo de aeronave. Esta contemplaba, entre otras, las inspecciones especiales a ambos magnetos, cables, compresión a los cilindros obteniéndose los siguientes resultados: 80/78, 80/76, 80/74 y 80/75 psi, respectivamente, también se le efectuó inspección boroscópica, encontrándose sin obs. Consecuentemente, se aprobó su retorno al servicio, registrándose en la bitácora de la aeronave.
 - 4.2. Se verificó que mantenía el registro de cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad nacionales y del Estado de Diseño, sin observaciones. Además, no se encontraron registros
-

de fallas o discrepancias de mantenimiento pendientes que afectaran la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.

- 4.3. Los datos específicos de la aeronave, motor y hélice se encuentran en el Apéndice 1.

6. ANÁLISIS

- 6.1 La revisión de los registros de mantenimiento, permitió establecer que el operador previo al suceso investigado, sometía a la aeronave al mantenimiento obligatorio de acuerdo a la normativa vigente, en un CMA habilitado en el tipo de avión, por lo tanto se considera que el estado de mantenimiento de la aeronave no contribuyó a la ocurrencia del suceso investigado.
- 6.2 El resultado de la inspección física y pruebas realizadas a los sistemas del motor, no estableció alguna falla, ya que se verificó que el combustible cumplía en cantidad y calidad, el sistema eléctrico producía chispa y la compresión de los cilindros, estaba dentro de los márgenes.
- 6.3 No se establecieron fallas en los demás sistemas de la aeronave, que hubiesen sido causa o factor contribuyente al suceso investigado.
- 6.4 Los daños encontrados en la célula, motor y hélice fueron a consecuencia de los impactos contra el cerco perimetral y el terreno irregular, los que afectaron su performance y resistencia estructural.

7. CONCLUSIONES

- 7.1. El estado de mantenimiento de la aeronave no contribuyó a la ocurrencia del suceso investigado.
- 7.2. No se estableció la existencia de fallas en los sistemas de la aeronave que fueran causa o contribuyentes al suceso.
- 7.3. Los daños en la aeronave corresponden a la dinámica del suceso.

8. RECOMENDACIONES

No hay.



Edmundo Asenjo Hidalgo
Investigador Técnico

APÉNDICE 1			
A.- ANTECEDENTES DE LA AERONAVE			
FABRICANTE	Cessna Aircraft Company (Textron Aviation Inc.)		
MODELO	Cessna 172M		
NÚMERO DE SERIE	17261478		
AÑO FABRICACIÓN	1973		
PESO VACÍO	1.488,8 lb		
PESO MÁXIMO DESPEGUE	2.300 lb		
CONDICIÓN DE VUELO	IFR		
CATEGORÍA	Normal		
UTILIZACIÓN	Privado		
CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE	TOTAL	42 galones US.	
	USABLE	38 galones US.	
	NO USABLE	04 galones US (2 en cada estanque).	
RANGOS DE CENTRO DE GRAVEDAD (CATEGORIA NORMAL)	DESDE (pulgadas)	HASTA (pulgadas)	PARA (libras)
	(+38,5)	(+47,3)	2.300
	(+35,0)	(+47,3)	1.950 o menos.
PLAZAS	TRIPULACIÓN DE VUELO	PASAJEROS	
	1	3	
HORAS DE SERVICIO AL MOMENTO EL SUCESO	6.513:13	FUENTE	
		Bitácora de vuelo y mantenimiento de la aeronave.	
TIPO ÚLTIMA INSPECCIÓN	FECHA	HORAS DE SERVICIO	
De 50,100 y 200 horas.	09/01/2018	6.501:37	
B.- ANTECEDENTES DEL MOTOR			
FABRICANTE	Lycoming		
MODELO	O-320-E2D		
NÚMERO DE SERIE	L-27983-27A		
TIEMPO DESDE OVERHAUL	2.509:48		
TIPO/FECHA DE ÚLTIMA INSPECCIÓN	De 50,100 y 200 horas 09/01/2018		

C. ANTECEDENTES DE LA HÉLICE		
FABRICANTE	McCauley	
MODELO	1C160/CTM7553	
NÚMERO DE SERIE	721398	
TIEMPO DESDE OVERHAUL	625:16	
TIPO Y FECHA DE ÚLTIMA INSPECCIÓN	De 50,100 y 200 horas 09/01/2018	
D.- DOCUMENTACIÓN EN LA AERONAVE		
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	EMITIDO	21/03/2017
	EXPIRACIÓN	20/03/2019
	CATEGORÍA	Normal.
CERTIFICADO DE MATRÍCULA	Sin observaciones.	
MANUAL DE VUELO	Sin observaciones.	
BITÁCORA DE VUELO	Sin observaciones.	
E.- DOCUMENTACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD		
PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	De acuerdo al aceptado por la D.G.A.C.	
MANUAL DE MANTENIMIENTO	Service manual P/N D972-4-13 TR 6 del 01.04.2012	
TIPO DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONAUTICO	Centro de Mantenimiento Aeronáutico.	
HABILITACIONES	LIMITACIONES	
Estructuras de Aeronave Clase 1 y 3	Cessna 172, Inspecciones hasta 200 horas o 36 meses.	
OTORGAMIENTO	EXPIRACION	
05/01/2015	Indefinido.	
INFORME DE PESO Y BALANCE	Sin observaciones.	

INFORME DE PESO Y BALANCE	Sin observaciones.
BITÁCORA DE LA AERONAVE	Sin observaciones.
BITÁCORA DE MOTOR	Sin observaciones
BITÁCORA DE HÉLICE	Sin Observaciones.

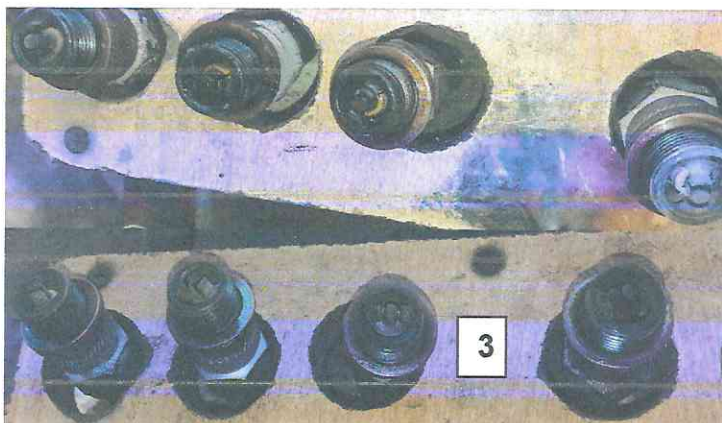
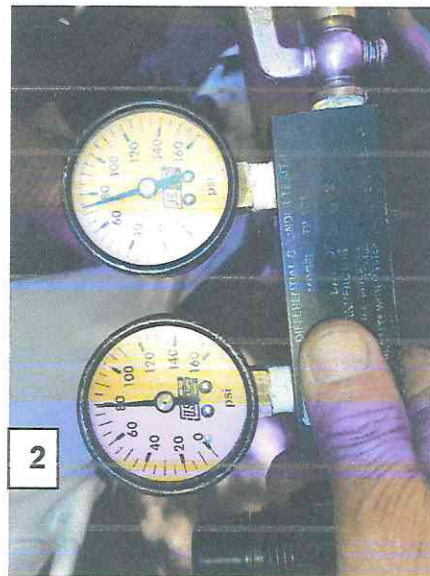
APENDICE 2

FOTOGRAFIAS

CONTENIDO	1.- Vista general de la posición final del avión. 2 y 3.- Vistas de bujías y medición de la compresión de cilindros. 4.- Pala de la hélice con marcas de potencia y pérdida de material.
-----------	--



Foto N° 1.- Vista general de la posición final del avión.



Fotos N° 2 y 3.-
Medición de
compresión de
cilindros y estado
de las bujías.

Foto N° 4.- Marcas de giro con potencia y pérdida de material.

