



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

## DPA

Departamento  
Prevención de  
Accidentes

# INFORME FINAL INCIDENTE DE AVIACIÓN Nº 1893WS

Aeronave : AVIÓN CESSNA 208B.

Lugar : AERÓDROMO MARCEL  
MARCHANT, COMUNA DE PUERTO  
MONTT, REGIÓN DE LOS LAGOS.

Fecha : 09 DE ABRIL DE 2019.

## **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 Investigación 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 9 de abril de 2019, a las 15:18 hora local, mientras el avión Cessna 208B objeto de la investigación, operado por dos pilotos comerciales, se encontraba realizando el rodaje en el interior de una plataforma en el aeródromo Marcel Marchant (SCPF), Puerto Montt, Región de Los Lagos, con la finalidad de iniciar un vuelo, la punta del ala derecha impactó contra la hélice de otra aeronave que permanecía estacionada y sin ocupantes en su interior.

A consecuencia del impacto, no se registraron lesionados y la aeronave resultó con daños en la punta del ala derecha. En cuanto a la aeronave que permanecía estacionada, no se registraron daños.

### **1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**

#### **1.1. Reseña del vuelo**

- 1.1.1. El día 9 de abril de 2019, la tripulación compuesta por dos pilotos comerciales, planificó realizar un vuelo de transporte aéreo comercial no regular de pasajeros, a bordo del avión Cessna 208B objeto de la investigación, entre los aeródromos Marcel Marchant (SCPF), Puerto Montt, región de Los Lagos, y Nuevo Chaitén (SCTN), comuna de Chaitén, región de Los Lagos, con 9 pasajeros.
- 1.1.2. Según el plan de vuelo presentado, el vuelo se realizaría bajo reglas de vuelo visual, con un tiempo estimado de vuelo de 30 minutos, y autonomía para 3 horas.
- 1.1.3. A las 15:18 hora local, mientras la tripulación iniciaba el rodaje para el despegue en el interior de la plataforma de la empresa operadora, una persona que se encontraba en tierra, próxima a otra aeronave Cessna 208B, también de la empresa operadora, movió

la hélice del avión estacionado, llevándola hasta una posición que ocasionó que fuera impactada por el ala derecha del avión en movimiento.

- 1.1.4. A consecuencia de lo anterior, la tripulación de vuelo detuvo la maniobra, sin que se registraran lesionados. La aeronave objeto de la investigación resultó con daños en la punta de ala derecha, mientras que la otra aeronave no sufrió daños.

## 1.2. LESIONES A PERSONAS

LESIONES	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
<b>Mortales</b>				
<b>Graves</b>				
<b>Menores</b>				
<b>Ninguna</b>	2	9		11
<b>TOTAL</b>	2	9		11

## 1.3. DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave quedó con daños en la punta del ala derecha.

**Ver anexo A, Informe Técnico.**

## 1.4. OTROS DAÑOS

No se registraron.

## 1.5. INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN

### 1.5.1. Piloto al mando

<b>EDAD</b>	28 años.
<b>LICENCIA</b>	Piloto comercial de avión
<b>HABILITACIONES</b>	Clase: Monomotor terrestre, Multimotor terrestre. Tipo: C208 Función: Vuelo por instrumentos
<b>EXAMEN MÉDICO</b>	Clase 1, vigente, apto y sin observaciones.
<b>REGISTRA ACC/INCID.</b>	No

EXPERIENCIA DE VUELO	HORAS
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	926,8
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	90,2
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	190,4
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	245,6
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	2,2
HRS. DE VUELO TOTALES	3.628,1

### 1.5.2. Copiloto

EDAD	33 años.
LICENCIA	Piloto comercial de avión
HABILITACIONES	Clase: Monomotor terrestre, multimotor terrestre. Tipo: N/A Función: Vuelo por instrumentos.
EXAMEN MÉDICO	Clase 1 vigente, apto y sin observaciones.
REGISTRA ACC/INCID.	No

EXPERIENCIA DE VUELO	HORAS
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	65,7
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	65,7
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	72,9
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	72,9
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	2,2
HRS. DE VUELO TOTALES	2.816,2

## 1.6. INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

### 1.6.1. Antecedentes de la aeronave

FABRICANTE	Cessna Aircraft Company	
MODELO	208B	
N° SERIE	208B1316	
PESOS CERTIFICADOS	P.V. <sup>1</sup>	2.408 kg
	P.M.D. <sup>2</sup>	3.970 kg

<sup>1</sup> P.V.: Peso vacío.

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

**1.6.2. Antecedentes del motor**

FABRICANTE	Pratt & Whitney
MODELO	PT6A-114A
N° SERIE	PCE-PC0914

**1.6.3. Antecedentes de la hélice**

FABRICANTE	McCauley
MODELO	3GFR34C703
N° SERIE	060700

**1.6.4. Historial de Mantenimiento**

La revisión de los registros de mantenimiento, permitió establecer que el operador sometía a la aeronave al mantenimiento obligatorio de acuerdo a la normativa aplicable.

**Ver anexo A, Informe Técnico.**

**1.7. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

1.7.1. De las conclusiones contenidas en el informe técnico operacional emitido por la Dirección Meteorológica de Chile para la fecha y hora del suceso, se extrajo lo siguiente:

*“El día 9 de abril de 2019, a las 15:18 hora local, en el aeródromo de Marcel Marchant (SCPF), Región de Los Lagos, la configuración en superficie es de margen anticiclónico. De acuerdo a lo observado en las imágenes de satélite, a la hora de interés, el cielo se presentó cubierto”.*

Según lo informado por el técnico de servicio de vuelo en el aeródromo, al momento de activar el plan de vuelo, la información meteorológica entregada a la tripulación de la aeronave objeto del suceso fue de viento 170 grados, con 8 nudos de intensidad y presión del campo (QNH) 1019 HpA.

**1.8. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN**

No aplicable.

**1.9. COMUNICACIONES**

En el marco del suceso, la tripulación de la aeronave mantuvo comunicaciones con el Aeródromo Marcel Marchant (SCPF). Según la información proporcionada por el técnico de servicio de vuelo que se desempeñaba en el servicio de información de vuelo del aeródromo, a las 15:18 hora local, llamó la aeronave objeto de la investigación, informando que activaba el plan de vuelo a Nuevo Chaitén (SCTN), con 9 pasajeros a bordo, ante lo cual él le entregó las condiciones del campo, sin recibir respuesta del piloto.

Posteriormente, se solicitó confirmación de la información proporcionada, a lo que la tripulación de la aeronave respondió *"mantenga uno por favor"*, sin tener contacto posterior.

No hubo declaración de emergencia por parte de la tripulación.

**1.10. INFORMACIÓN DEL AERÓDROMO**

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

Nombre del Aeródromo	:	Aeródromo Marcel Marchant.
Designador OACI	:	SCPF.
Ubicación	:	Latitud 41°27'28"S, Longitud 72°55'07"O.
Elevación	:	112 metros (367 pies).
Pistas	:	01/19.
Dimensiones	:	1.000 x 18 metros.
Tipo de superficie	:	Asfalto/Hormigón.
Horas de operación	:	HJ <sup>3</sup>
Uso	:	Público.

**1.11. INFORMACIÓN MÉDICA**

No aplicable.

---

<sup>3</sup> HJ: Funcionamiento hasta el Fin del Crepúsculo Civil Vespertino (FCCV).

1.12. **INCENDIO**

No hubo.

1.13. **SUPERVIVENCIA**

Los ocupantes abandonaron la aeronave en forma normal.

1.14. **RELATOS**

1.14.1. **Del piloto al mando**

Indicó que el día del suceso, en su calidad de piloto al mando del avión Cessna 208B objeto de la investigación, en la plataforma de la empresa operadora, en el aeródromo Marcel Marchant (SCPF), procedió al embarque de 9 pasajeros, para realizar un vuelo con destino el aeródromo Nuevo Chaitén (SCTN).

Agregó que realizó la puesta en marcha y el rodaje de la aeronave siguiendo las señales del personal en la plataforma y que, durante el rodaje, el despachador se posicionó al costado de la hélice de otra aeronave que permanecía estacionada en la plataforma, ante lo cual, verificó junto con el copiloto, que la punta del ala derecha pasara sin problemas sobre la otra aeronave, instante en el cual el despachador giró la hélice de la aeronave estacionada, siendo impactada por el ala derecha del avión en movimiento.

Ante esto, el piloto detuvo inmediatamente el rodaje y realizó el procedimiento de apagado del motor, desembarcando posteriormente a los pasajeros, para luego inspeccionar la aeronave y observar los daños en la punta del ala derecha.

1.14.2. **Del copiloto**

Señaló que luego de ser efectuada la puesta en marcha del avión objeto de la investigación, y al iniciar el rodaje, se tomó contacto con el servicio de información aérea para recibir las condiciones del campo al momento. Posterior a eso, el copiloto verificó el ala derecha para el libre paso entre la aeronave y otra que permanecía estacionada en la plataforma, cuando se percató que una persona de la empresa, que asistía para indicar el libre paso de la aeronave en la plataforma, movió la hélice del otro avión, en sentido contrario de la dirección de desplazamiento del avión, avisando al piloto al mando para

que detuviera la aeronave, sin lograr evitar el impacto del ala derecha del avión en movimiento con la hélice del avión estacionado.

Posterior al hecho, se realizó el procedimiento de apagado y desembarque normal de pasajeros.

1.14.3. **Del mecánico de mantenimiento aeronáutico**

Indicó que al momento del suceso se encontraba en la plataforma, dando la salida de las aeronaves como señalero y, con respecto a su participación, agregó que al observar la cercanía entre la aeronave objeto de la investigación y la que permanecía estacionada, intentó evitar el contacto de ambas aeronaves, girando la hélice de la que permanecía detenida, no obstante, esta maniobra no evitó el contacto, ocasionando que la punta del ala del avión en desplazamiento impactara contra una de las palas de la hélice.

1.15. **INFORMACIÓN SOBRE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN**

1.15.1. Se verificó el certificado de operador de servicios aéreos, las especificaciones de las operaciones y el Manual de Operaciones de la empresa operadora, constatando lo siguiente:

- a. La aeronave se encontraba incorporada en las especificaciones de las operaciones, estando autorizada para transporte aéreo comercial de pasajeros.
- b. Los pilotos formaban parte de la dotación de pilotos de la empresa.

1.15.2. Aun cuando no existe un procedimiento específico en el manual de operaciones, con respecto a la forma en que deben ser efectuados los rodajes, el capítulo 3, Anexo A "Embarque y Desembarque de Pasajeros", punto 6 "Embarque de pasajeros", letra e, indica que *"En caso de contar con Personal de Mantenimiento que despacha la aeronave, se asegurará que externamente todo esté despejado y ejecutará la señal de conformidad con el pulgar de su mano derecha hacia arriba, a fin que el piloto realice la partida de motor de la aeronave"*.

1.16. **INFORMACIÓN ADICIONAL**

1.16.1. Según lo informado por la empresa operadora, la plataforma en la que se produjo el suceso, tenía un área de 20m x 20m.

- 1.16.2. En relación con las dimensiones de las aeronaves, el Cessna 208B Grand Caravan tiene una envergadura alar de 15,88 metros y una longitud de 12,67 metros.

## 2. ANÁLISIS

- 2.1. En consideración a los antecedentes incorporados en la investigación, el piloto al mando y el copiloto contaban con las licencias y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave, lo que no habría contribuido al suceso.
- 2.2. De igual forma, la verificación de los antecedentes de mantenimiento de la aeronave, arrojó que éste se realizaba conforme a las exigencias aplicables de la normativa aeronáutica, por lo que este elemento no habría contribuido al suceso.
- 2.3. Con respecto a la operación, durante el rodaje de la aeronave en la plataforma, la punta del ala derecha quedó a la altura de la hélice de otra aeronave que se encontraba estacionada y sin ocupantes en su interior.
- 2.4. En esas circunstancias, el mecánico de mantenimiento aeronáutico que se encontraba prestando labores de apoyo para el despacho de la aeronave, se acercó hasta la aeronave estacionada y movió la hélice, con la intención de mantener despejada la zona para el desplazamiento de la aeronave en movimiento. Sin embargo, en esta maniobra, el ala derecha del avión en movimiento impactó contra una de las palas de la hélice del avión estacionado.
- 2.5. Si bien, la tripulación indicó que se mantenían pendientes de la operación y la distancia con la otra aeronave durante el rodaje, ambos señalaron que la maniobra efectuada por el mecánico fue de forma inesperada, sin lograr evitar el impacto.
- 2.6. A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando detuvo inmediatamente el rodaje de la aeronave, la cual resultó con daños en la punta del ala derecha. No se registraron lesionados en el suceso.
- 2.7. En relación con las características de las aeronaves y de la plataforma, es necesario considerar que la plataforma tenía un ancho de aproximadamente 20 metros, mientras que el avión Cessna Caravan tiene una envergadura alar del avión Cessna 208B de 15,88 metros, y una longitud de 12,67 metros. Dadas estas condiciones, la operación de dos aeronaves en forma simultánea en la plataforma, dificulta el mantener distancias de separación adecuadas.
-

- 2.8. Lo descrito en el párrafo anterior explica la razón por la cual se da origen a la figura de una persona que asiste las labores de despacho. Sin embargo, el Manual de Operaciones únicamente establece que esta persona apoya en el embarque, desembarque y puesta en marcha, pero no establece la asistencia para el rodaje.
- 2.9. En lo que respecta a las condiciones meteorológicas existentes en la zona, estas no habrían presentado restricciones de visibilidad para la operación bajo reglas de vuelo visual, razón por la cual, no habrían contribuido al suceso.

### 3. CONCLUSIONES

- 3.1. Ambos pilotos mantenían sus licencias vigentes, y contaban con las habilitaciones necesarias para operar la aeronave, en el marco del suceso.
- 3.2. La aeronave era sometida al mantenimiento exigido en la normativa aeronáutica, sin observaciones.
- 3.3. Mientras una aeronave iniciaba el rodaje, en la plataforma de la empresa operadora, la punta del ala derecha quedó sobre la hélice de otra aeronave que se encontraba estacionada y sin ocupantes en su interior.
- 3.4. Una persona que prestaba apoyo para el despacho de las aeronaves, al costado de la aeronave estacionada, movió la hélice en el instante en que la punta del ala derecha del avión en movimiento pasaba por sobre esta, produciéndose el impacto.
- 3.5. A consecuencia del suceso, el avión en movimiento resultó con daños en la punta del ala derecha, sin que se registraran lesionados ni otros daños. No se registraron daños en el avión estacionado.
- 3.6. Las condiciones meteorológicas no contribuyeron a la ocurrencia del suceso investigado.

### 4. CAUSA

Impacto de la punta del ala derecha del avión en rodaje, contra la hélice del avión estacionado, producto de no mantener la separación suficiente entre ambas aeronaves durante la maniobra.

5. **FACTORES CONTRIBUYENTES**

- 5.1. Movimiento de la hélice del avión estacionado, por parte de una persona que prestaba apoyo al rodaje, en el instante que la punta del ala derecha de la aeronave en movimiento pasaba sobre ella, produciéndose el impacto.
- 5.2. Las características de la plataforma en que se realizó la operación, cuyo tamaño dificulta la operación de aeronaves de la envergadura de los involucrados.

6. **RECOMENDACIONES**

- 6.1. Remitir los resultados de la investigación a las partes involucradas, para fines de prevención.
- 6.2. Difundir el suceso investigado, a través de los medios de comunicación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para fines de prevención.
- 6.3. Que el operador establezca un procedimiento para el rodaje de las aeronaves en plataforma.

EDMUNDO ASENJO HIDALGO  
INVESTIGADOR TÉCNICO

WINSTON SAN MARTÍN PARRA  
INVESTIGADOR ENCARGADO

**ANEXOS**

- "A" Informe Técnico.
- "B" Informe Meteorológico.

**ANEXO “A”**  
**INFORME TÉCNICO**

## INFORME TÉCNICO

### 1. ANTECEDENTES GENERALES DEL SUCESO N° 1893WS

- Lugar, fecha y hora local** : Aeródromo Marcel Marchant (SCPF), Comuna de Puerto Montt, Región de Los Lagos, el 09 de abril del 2019, a las 15:18 H.L.
- Tipo de aeronave** : Avión de ala alta, monomotor turboprop, hélice de velocidad constante y tren de aterrizaje tipo triciclo fijo. Fabricante Cessna, Modelo Cessna 208B.
- Tipo de suceso** : Incidente de aviación.
- Síntesis del suceso** : Durante el rodaje en plataforma, el avión golpeó con la punta del ala derecha a una de las palas de la hélice de otro avión que se encontraba estacionado, con el motor detenido y sin ocupantes.
- Consecuencias** : Las personas a bordo del avión resultaron sin lesiones y la aeronave con daños.

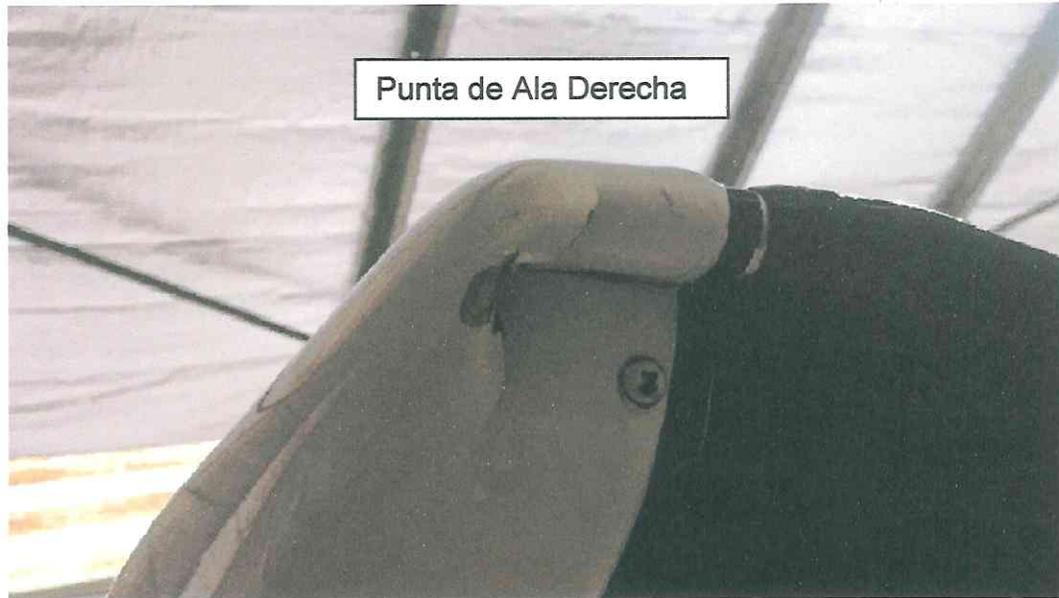
### 2. PROPÓSITO Y ALCANCE

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

3. **DAÑOS DE LA AERONAVE EN MOVIMIENTO**

Ala derecha.

En el sector del borde de ataque de la punta de ala, quedó una abolladura de un largo de 7 x 4,5 pulgadas.



#### **4. INSPECCIÓN**

Se efectuó una inspección física a la aeronave causante del impacto, verificándose lo siguiente:

1. El operador mantenía a bordo el manual de vuelo de la aeronave con el respectivo certificado de peso y balance y los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, ambos vigentes.
2. Al ser accionados los controles de vuelo, estos movían las superficies en todo su recorrido, no percibiéndose ningún tipo de obstrucciones en su movimiento.
3. Al ser accionado el control de dirección en tierra este se movía libremente dentro del rango especificado en el manual de vuelo.
4. Al ser actuados los frenos, se comprobó que la acción de frenado no presentaba observaciones. En las líneas hidráulicas del sistema de frenos no se observó evidencia de filtraciones ni daños.
5. Asientos, arnés y cinturones de seguridad, sin observaciones.
6. Los parabrisas de la cabina de mando, no presentaba detalles que impidieran u obstaculizaran la visibilidad.

#### **4.1 DAÑOS DE LA AERONAVE ESTACIONADA**

Recibió el impacto en una de las palas (3) de la hélice, sin evidencias del golpe.

#### **4.2 INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ESTACIONADA**

No presentaba deformaciones ni filtraciones de ningún tipo.

Posteriormente se aplicarían inspecciones dispuestas en los manuales respectivos a la hélice y el motor y si correspondiera, según el resultado de las inspecciones, se efectuaría una corrida de motor en tierra (lo anterior, de acuerdo a informe técnico del CMA del Operador).

---

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

- 5.1 Se verificó que la aeronave había sido sometida a las inspecciones de mantenimiento en los plazos determinados en los respectivos Manuales de Mantenimiento y cumplía con las Modificaciones e Inspecciones Mandatorias (MIM).
- 5.2 La última inspección de 100 horas se había efectuado 17,6 horas antes, a las 10.033,7 horas de la aeronave.
- 5.3 La totalidad de los trabajos técnicos aeronáuticos se encontraban registrados en las bitácoras de mantenimiento de la aeronave y contaban con la certificación de vuelta al servicio, realizada por personal calificado con su licencia aeronáutica vigente pertenecientes a un CMA habilitado.
- No se encontraron discrepancias pendientes en los registros de la aeronave.

**6. ANÁLISIS**

- 6.1 El operador demostró, mediante sus registros de mantenimiento, que la aeronave mantenía la condición de aeronavegabilidad previo al momento del suceso.
- 6.2 La inspección realizada a la aeronave, permite afirmar que los sistemas de controles de vuelo, parabrisas, frenos y de dirección en tierra, estaban sin observaciones.
- 6.3 Los daños encontrados en la aeronave, se produjeron al impactar la aeronave en movimiento contra la aeronave estacionada y son consecuencia de la dinámica del impacto.

**7. CONCLUSIONES**

En atención a los antecedentes descritos y analizados en los puntos anteriores, se puede concluir que:

- 7.1 El operador mantenía la condición de aeronavegabilidad de la aeronave, de acuerdo a la normativa vigente, sin observaciones.
- 7.2 Las inspecciones y verificaciones realizadas a los sistemas de la aeronave indican que al momento del suceso estos operaron normalmente.
- 7.3 No se evidenciaron factores de orden técnico y/o mecánico, que hubiesen sido causales o contribuyentes al suceso.

**8. RECOMENDACIONES**

No hay.



EDMUNDO ASENJO HIDALGO  
INVESTIGADOR TÉCNICO

<b>APÉNDICE 1</b>			
<b>A.- ANTECEDENTES DE LA AERONAVE</b>			
<b>FABRICANTE</b>	Cessna Aircraft Company		
<b>MODELO</b>	208B		
<b>NÚMERO DE SERIE</b>	208B1316		
<b>AÑO FABRICACIÓN</b>	2008		
<b>PESO VACÍO</b>	5.316,6 lb		
<b>PESO MÁXIMO DESPEGUE</b>	8.750 lb		
<b>UTILIZACIÓN</b>	Comercial.		
<b>RANGOS DE CENTRO DE GRAVEDAD</b>	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	<b>PARA</b>
	199,15	+204,35	8.750
	193,37	+204,35	8.000
	179,60	+204,35	5.500
<b>PLAZAS</b>	<b>TRIPULACIÓN DE VUELO</b>	<b>PASAJEROS</b>	
	1	09	
<b>HORAS DE SERVICIO AL DÍA DEL SUCESO</b>	10.051,3 horas.	<b>FUENTE</b>	
		Bitácoras de vuelo de la aeronave.	
<b>TIPO ÚLTIMA INSPECCIÓN</b>	<b>FECHA</b>	<b>HORAS DE SERVICIO</b>	
Anual /100 horas + Especiales.	02/04/2019	10.033,7	
<b>B.- ANTECEDENTES DEL MOTOR</b>			
<b>FABRICANTE</b>	Pratt And Whitney		
<b>MODELO</b>	PT6A-114A		
<b>NÚMEROS DE SERIE</b>	PCE-PC0914		
<b>HORAS MOTOR</b>	2.851,7 horas		
<b>TIEMPO ENTRE OVERHAUL</b>	Inspecciones por Módulos.		
<b>TIPO/FECHA DE ÚLTIMA INSPECCIÓN</b>	Anual /100 horas + Especiales 02/04/2019		
<b>C.- ANTECEDENTES DE LA HÉLICE</b>			

<b>FABRICANTE</b>	McCauley		
<b>NÚMERO DE PARTE</b>	3GFR34C703		
<b>HORAS HÉLICE</b>	1.834,0 horas		
<b>TIEMPO VIDA ÚTIL</b>	3.000 horas/5 años		
<b>TIPO Y FECHA DE ÚLTIMA INSPECCIÓN</b>	Anual /100 horas + Especiales 02/04/2019		
<b>D.- DOCUMENTACIÓN EN LA AERONAVE</b>			
<b>CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD</b>	<b>CATEGORÍA</b>	<b>EMITIDO</b>	<b>EXPIRACIÓN</b>
	Normal	11/10/2018	10/10/2020
<b>CERTIFICADO DE MATRÍCULA</b>	Sin observaciones.		
<b>BITÁCORA DE VUELO</b>	Sin Observaciones		
<b>E.- DOCUMENTACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD</b>			
<b>PROGRAMA DE MANTENIMIENTO</b>	De acuerdo a lo aceptado por la DGAC		
<b>MANUAL DE MANTENIMIENTO</b>	Manual de Reparación Estructural, P/N 5132-13		
<b>TIPO DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO</b>	Centro de Mantenimiento Aeronáutico (DAN 145).		
<b>HABILITACIONES</b>	<b>LIMITACIONES</b>		
Cessna 208 Series	Sin observaciones.		
<b>CERTIFICADO DE TIPO</b>	<b>AERONAVE</b>	<b>MOTORES</b>	
	A37CE	E4EA	
<b>INFORME DE PESO Y BALANCE</b>	Actualización 28/07/2014. Sin observaciones		
<b>BITÁCORA DE LA AERONAVE</b>	Sin observaciones.		
<b>BITÁCORAS DE MOTOR Y HÉLICE</b>	Sin observaciones.		

**ANEXO “B”**  
**INFORME**  
**METEOROLÓGICO**

FECHA, 17 de marzo de 2019

## INFORME TÉCNICO OPERACIONAL N° 201/19

El Jefe del Subdepartamento de Climatología y Meteorología Aplicada que suscribe, informa que las condiciones meteorológicas del día 9 de abril de 2019, a las 15:18 hora local (19:18 UTC), en el aeródromo Marcel Marchant (SCPF), son las que a continuación se detallan:

### **I.- ANTECEDENTES**

#### **1. Compuesto de presión a nivel del mar a las 18:00 UTC (14:00 hora local) del día 9 de abril de 2019, a partir del reanálisis NCEP/NCAR (Anexo I).**

Se observa margen de alta presión, es decir, margen anticiclónico.

#### **2. Imágenes de satélite de espectro infrarrojo de las 19:10 UTC (15:10 hora local) y visible de las 19:10 UTC (15:10 HL) del 9 de abril de 2019. (Anexo II a y II b).**

Imágenes de satélite muestran cielo cubierto.

#### **3. Extracto pronóstico de área. (Anexo III).**

**Pronóstico de área local** de validez 18:00 UTC (14:00 hora local) hasta las 24:00 UTC (20:00 hora local) del día 9 de abril de 2019, emitido por el Centro Meteorológico del aeropuerto El Tepual (SCTE) de la ciudad de Puerto Montt para el nivel de vuelo bajo los 15.000 pies.

##### **a) Sección I**

Visibilidad en superficie: Reducida en 5.000 m, por chubascos de lluvia al norte de los 45° latitud sur y al sur de los 40° latitud sur.

Montaña oscurecida: Al sur de los 40° latitud sur.

Nubes significativas: Cielo nublado entre 800 y 4.000 pies por encima del nivel del suelo al sur de los 42° latitud sur y al norte de los 44° latitud sur en costa.

Engelamiento: Moderado por encima del nivel de vuelo entre los 8.000 y 10.000 pies al sur de los 42° latitud sur y al norte de los 45°30' latitud sur.

## b) Sección II

Presión en superficie: Alta presión de 1026 hPa, centrada en los 44°45' latitud sur con 81°45' longitud oeste, moviéndose e intensificándose. Frente, centrado al sur de los 38°30' latitud sur con 73°00' longitud oeste, moviéndose al noreste y decreciendo.

Viento y temperatura tramo 38° latitud sur con 72° longitud oeste y 43° latitud sur con 73° longitud oeste:

**Tabla 1:** Dirección e intensidad del viento y temperatura, por nivel, en el tramo 38° latitud sur con 72° longitud oeste y 43° latitud sur con 73° longitud oeste.

Nivel en pies	Dirección viento (°)	Intensidad viento (KT)	Temperatura (°C)
2.000	230/SW	05	11
5.000	230/SW	15	05
7.000	220/SW	15	03
10.000	230/SW	15	00
15.000	220/SW	25	-09

Nubosidad: Cielo nublado a 1.500 pies sobre el nivel del suelo y cielo cubierto c a 7.000 pies sobre el nivel del suelo al sur de los 38° latitud sur y al norte de los 42° latitud sur.

Isoterma 0°C: A los 10.000 pies sobre el nivel del suelo entre los 38° latitud sur con 72° longitud oeste y 43° latitud sur con 73° longitud oeste. A los 7.000 pies sobre el nivel del suelo entre los 43° latitud sur con 73° longitud oeste y hasta los 47° latitud sur con 72° longitud oeste.

Presión mínima prevista durante el periodo de validez: 1.015 hPa.

## II.- CONCLUSIONES

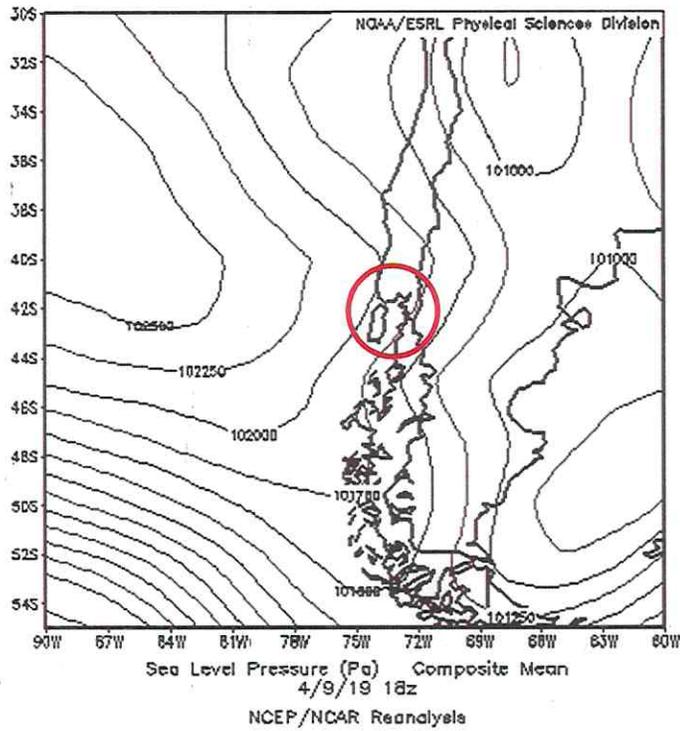
El día 9 de abril de 2019, a las 15:18 hora local, en el aeródromo de Marcel Marchant (SCPF), Región de Los Lagos, la configuración en superficie es de margen anticiclónico.

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

ENRIQUE GARRIDO SEGOVIA  
JEFE SUBDEPTO. CLIMAT. Y MET. APLICADA

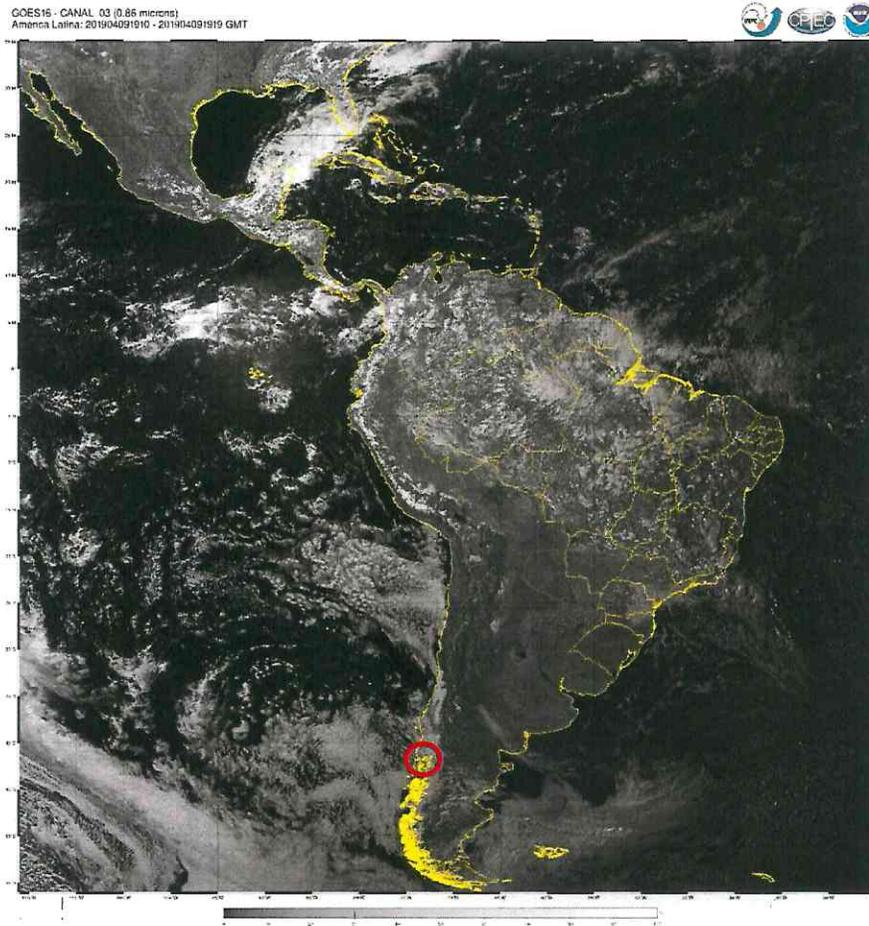
## ANEXO I

- a. Compuesto de presión a nivel del mar de las 18:00 UTC (14:00 hora local) del día 9 de abril de 2019, a partir del reanálisis NCEP/NCAR. El círculo rojo indica la ubicación referencial del sector de interés.

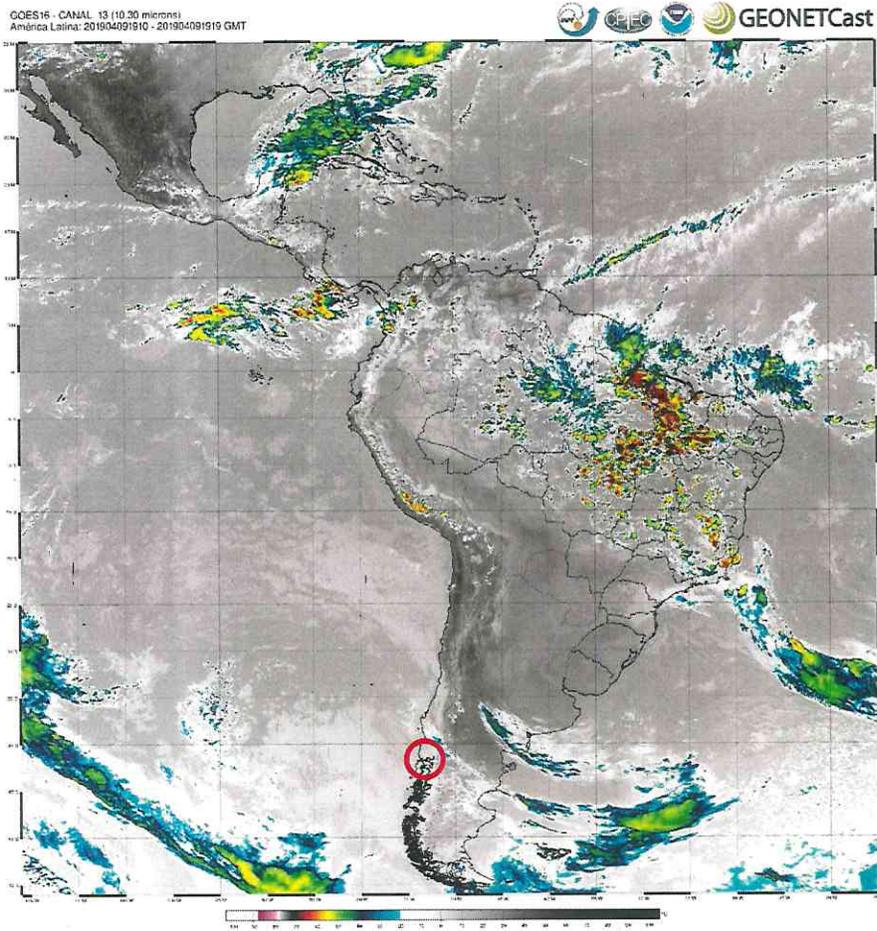


## ANEXO II

- a. Imagen de satélite (espectro visible) de las 19:10 UTC (15:10 hora local) del 9 de abril de 2019. Círculo rojo indica la posición del aeródromo Marcel Marchant.



- b. Imagen de satélite (espectro infrarrojo) de las 19:10 UTC (15:10 hora local) del 9 de abril de 2019. Círculo rojo indica área aproximada del aeródromo Marcel Marchant.



### ANEXO III

Pronóstico de área local de validez 18:00 UTC (14:00 hora local) hasta las 24:00 UTC (20:00 hora local) del día 9 de abril de 201, emitido por el Centro Meteorológico del aeropuerto El Tepual (SCTE) de la ciudad de Puerto Montt para el nivel de vuelo bajo los 15.000 pies.

#### **GAMET**

FACH01 SCTE 091629 SCTZ

GAMET

VALID 091800/100000 SCTE- PUERTO MONTT FIR BLW FL150

SECN I:

SFC VIS:5000 M -SHRA N OF S45 S OF S40

MT OBSC: S OF S40

SIG CLD: BKN 800/4000 FT AGL S OF S42 N OF S44 COT

ICE:MOD FL080/100 S OF S42 N OF S4530

SECN II: H 1026 HPA S4445 W08145 MOV E INTSF FRONT S OF S3830 W07300 MOV NE  
WKN

WIND/T: S38 W072-S43 W073 S43 W073-S47 W072 2000FT AMSL 230/05KT PS11 220/10KT

PS09 5000FT AMSL 230/15KT PS05 270/10KT PS05 7000FT AMSL 220/15KT PS03 220/10KT

PS02 10000FT AMSL 230/15KT MS00 230/25KT MS03 15000FT AMSL 220/25KT MS09

230/25KT MS09

CLD: BKN/OVC 1500/7000 FT AGL S OF S38 N OF S42

FZLVL:10000 FT AGL S38 W072-S43 W073 7000 FT AGL S43 W073-S47 W072

MNM QNH:1015 HPA

VA: NIL=