



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

DPA

Departamento
Prevención de
Accidentes

INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACIÓN Nº 1883SP

Aeronave : Avión Cessna, 337H.

Lugar : Aeródromo Isla Mocha (SCIM), Región del Biobío.

Fecha : 23 de Enero 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 23 de enero de 2019, un piloto comercial de avión, al mando de una aeronave marca Cessna, modelo 337H, realizaba un vuelo de traslado no regular de pasajeros, entre los aeródromos Lequecahue (SCQK) e Isla Mocha (SCIM), Provincia de Arauco, Región del Biobío. Luego de aterrizar en la pista 18 de la pista del Aeródromo Isla Mocha (SCIM), durante el rodaje, en la intersección de la calle de rodaje con la plataforma, la pierna izquierda del tren principal de aterrizaje se fracturó, quedando detenida la aeronave en el lugar. El piloto al mando y sus cuatro pasajeros no sufrieron lesiones y la aeronave resultó con daños.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

- 1.1.1. El día del suceso, el piloto al mando despegó desde el Aeródromo Lequecahue (SCQK) de la ciudad de Tirúa, con destino el Aeródromo Isla Mocha (SCIM), con cuatro pasajeros a bordo.
- 1.1.2. El objetivo del vuelo era el traslado no regular de pasajeros.
- 1.1.3. Luego de aterrizar en la pista 18, el piloto al mando procedió a abandonar la pista activa por la calle de rodaje, hacia la plataforma de estacionamiento.
- 1.1.4. En la intersección de la calle de rodaje con la plataforma, la pierna izquierda del tren de aterrizaje principal colapsó, quedando detenido el avión en el lugar.
- 1.1.5. A raíz de lo anterior, la hélice del motor trasero, el estabilizador vertical izquierdo y la punta de ala del mismo lado, hicieron contacto con la superficie de la plataforma, resultando con daños.
- 1.1.6. A consecuencia del suceso, el piloto y los cuatro pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños.

1.2. LESIONES A PERSONAS

LESIONES	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	1	4		5
TOTAL	1	4		5

1.3. DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave resultó con daños en el tren principal izquierdo, hélice trasera, estabilizador vertical izquierdo y punta de ala izquierda.

Ver anexo "A", Informe Técnico.

1.4. OTROS DAÑOS

No se registraron.

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

ÍTEM	ANTECEDENTE
EDAD	33 años.
LICENCIA	Piloto Comercial de Aviación.
HABILITACIÓN	Clase: Monomotor Terrestres. Tipo: N/A. Función: N/A.
EXAMEN MÉDICO	Clase 1, vigente, apto y sin observaciones.
REGISTRA ACC/INCID.	No.

1.5.2. Experiencia de Vuelo

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	461:48
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	59:18
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	102:30
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	151:48
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	00:12
HRS. DE VUELO TOTALES	952:55

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

ÍTEM		
FABRICANTE		Cessna.
MODELO		337H
N° SERIE		33701910
AÑO DE FABRICACIÓN		1979
PLAZAS AUTORIZADAS		1 Piloto / 5 pasajeros.
PESOS	P.V. ¹	3.055 lb.
CERTIFICADOS	P.M.D. ²	4.630 lb.
ÚLTIMA INSPECCIÓN		Anual / 100 horas el 27/12/18

1.6.2. Antecedentes de los motores

ÍTEM	Motor Delantero	Motor Trasero
FABRICANTE	Continental.	Continental.
MODELO	IO-360-GB	IO-360-D
N° SERIE	352824	020132-R
T.S.O. (Time Since Overhaul)	838,59 horas.	480,10 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	Anual / 100 horas el 27/12/18	

1.6.3. Antecedentes de las hélices

ÍTEM	Hélice Delantera	Hélice Trasera
FABRICANTE	Mc Cauley.	Mc Cauley.
MODELO	D2AF34C310	D2AF34C307-A
N° SERIE	773768	812881
T.S.N. (Time Since New)	480,10 horas.	480,10 horas.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	Anual / 100 horas el 27/12/18	

1.6.4. Documentación a bordo

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

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

1.6.5. Historial de Mantenimiento

La última inspección Anual, efectuada de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado por la DGAC para la aeronave, se efectuó el 27/12/2018, a las 4.684:07 horas de servicio. Este trabajo se efectuó en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) autorizado, habilitado y vigente en el tipo de aeronave. La conformidad de mantenimiento se registró en las respectivas bitácoras de vuelo, aeronave y motor.

Se revisó la señalada inspección Anual efectuada, constatándose que a esa fecha (34,6 horas antes) no se detectó anomalías en la zona de la fractura.

Previo al inicio de las operaciones el día del suceso, se realizó una inspección de pre vuelo por parte del piloto, no registrándose discrepancias.

Ver anexo "A", Informe Técnico.

1.6.6. Inspecciones

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

- 1.6.6.1.** Se observó que la aeronave se encontraba en el inicio de la plataforma de estacionamiento del aeródromo, con el tren principal izquierdo colapsado y apoyada sobre su costado izquierdo (Fotografía 1).



Fotografía 1: Aeronave apoyada sobre su costado izquierdo.

- 1.6.6.2.** La aeronave se encontraba próxima a entrar a plataforma, 54 metros desde el eje de pista (Imagen 1).



Imagen 1: Posición de la aeronave, antes de entrar a la plataforma del aeródromo

- 1.6.6.3.** El estabilizador vertical izquierdo y punta de ala izquierda se encontraron con daños debido a la falla del tren principal izquierdo. (Fotografías 2 y 3)



Fotografías 2 y 3: Daños en el estabilizador y ala izquierda

- 1.6.6.4.** El estabilizador vertical izquierdo y punta de ala izquierda se encontraron con daños al golpear contra la superficie, luego de la fractura de la pierna del tren principal izquierdo. (Fotografía 4)



Fotografía 4: Pierna izquierda del tren de aterrizaje principal fracturada

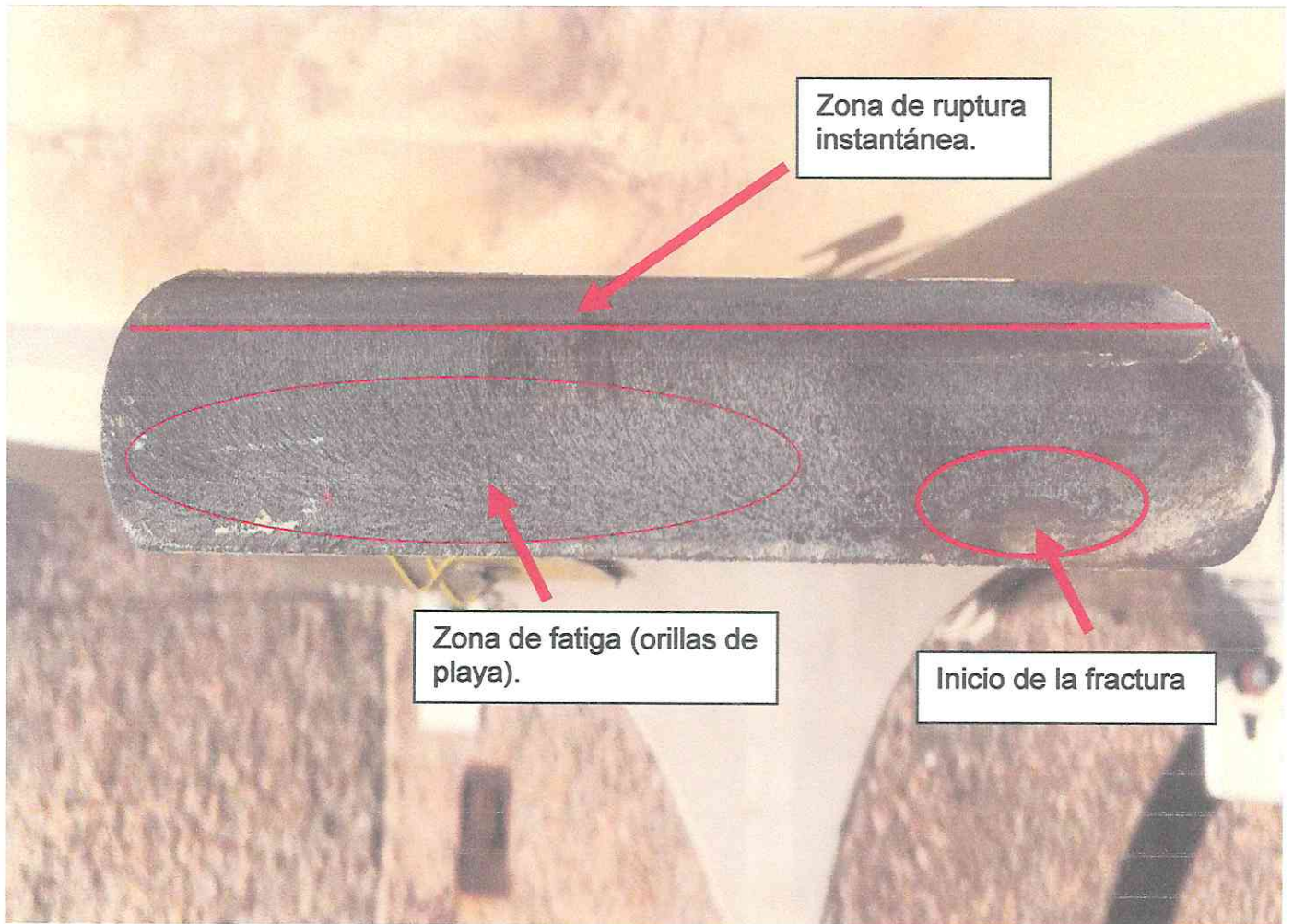
- 1.6.6.5.** La hélice del motor trasero con daños en ambas palas debido al contacto contra la superficie. (Fotografía 5)



Fotografía 5: Daños de la hélice del motor trasero.

- 1.6.6.6.** Respecto de la fractura del tren de aterrizaje izquierdo, ésta tenía una zona de fatiga (parte inferior) y una zona de ruptura instantánea (parte superior).

- 1.6.6.7. La zona de fatiga (ciclos de trabajo) es un área mayor que la zona de ruptura por esfuerzo (instantánea).
- 1.6.6.8. La fractura está ubicada en la parte donde la pieza recibe el mayor esfuerzo durante los aterrizajes y virajes, luego es una zona crítica para el funcionamiento del tren principal. (Fotografía 6)



Fotografía 6: Vista lateral de la fractura por fatiga de material

- 1.6.6.9. En las inspecciones efectuadas en la pista, no se observaron marcas de neumáticos o de frenado.
- 1.7. **Peso y Balance**

De acuerdo a los antecedentes entregados por la empresa operadora, al momento del despegue, el peso de la aeronave habría sido el siguiente:

Peso Vacío	:	3.055,0 Lb
Piloto y 04 pasajeros	:	1.003,7 Lb
Combustible	:	220,0 Lb
Total	:	4.278,7 Lb

De acuerdo con los datos anteriores, el peso de la aeronave se encontraba bajo el peso máximo de despegue (4.630 Lb), dentro de la envolvente (139,68 in).

1.8. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

De acuerdo a los antecedentes de la investigación, las condiciones meteorológicas eran de cielo despejado, visibilidad ilimitada y viento desde el Sur.

1.9. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.10. COMUNICACIONES

No aplicable.

1.11. 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	:	Isla Mocha.
Designador OACI	:	SCIM.
Ubicación	:	Latitud 38° 23' 27" S, Longitud 73° 52' 10" O.
Elevación	:	20 pies.
Pistas	:	18/36.
Dimensiones	:	800 x 18 metros.
Tipo:	:	Adocreto.
Uso	:	Público.

1.12. INCENDIO

No hubo.

1.13. SUPERVIVENCIA

El piloto al mando y los cuatro pasajeros resultaron ilesos, abandonando la aeronave por sus propios medios.

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

1.14. RELATO

1.14.1. Del piloto al mando

Señaló que el objetivo del vuelo era el traslado no regular de pasajeros hacia la Isla Mocha. El pre-vuelo se realizó en forma normal, no encontrando observaciones.

El piloto indicó que el vuelo se realizó sin observaciones. Posteriormente, realizó una base izquierda a la pista 18, aproximando de manera normal y aterrizando sin novedad. Luego de aterrizar, el piloto efectuó un 180 en pista, para dirigirse por la calle de rodaje hacia la plataforma de estacionamiento.

Al momento de encontrarse próximo a ingresar a la plataforma, realizó un viraje por la derecha y en ese instante, la aeronave se inclinó hacia el lado izquierdo, haciendo contacto con la superficie la hélice del motor trasero, el ala izquierda y el estabilizador izquierdo.

Posteriormente, procedió a cortar todos los sistemas, saliendo de la aeronave con sus pasajeros.

Consultado respecto al aterrizaje en la pista 18, señaló que se realizó en forma normal, sin ruidos raros o algo que le llamara la atención.

1.15. INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

Verificado el Manual de Operaciones de la empresa, se constató que tanto la aeronave, la operación y el piloto al mando, se encontraban registrados, todo sin observaciones.

1.16. INFORMACIÓN ADICIONAL

AVIATION MAINTENANCE ALERTS 43-16A (Federal Aviation Administration)

Cessna: modelos 120 al 337, Fatiga del tren de aterrizaje principal (Traducción de cortesía). Diciembre 2007.

La ACO de Wichita (Oficina de Certificación de Aeronaves) realizó análisis estadísticos sobre SDR (Informes de Dificultad en el Servicio) y datos de accidentes de la NTSB (Junta Nacional de Seguridad en el Transporte). Los análisis indican desgaste (falla por fatiga) de los puntales de resorte del tren de aterrizaje. Los puntales de resorte, los ejes y la estructura asociada en la aeronave deben inspeccionarse visualmente a las 1.400

horas de vuelo o antes, y a partir de entonces, cada 100 horas o durante las inspecciones anuales. La ACO recomienda además, que los puntales de resorte se inspeccionen utilizando partículas magnéticas o tinte fluorescente penetrante, a las 1.400 horas de vuelo o antes, y a partir de entonces, a las 100 horas o durante las inspecciones anuales.

2. ANÁLISIS

- 2.1. El piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave, por lo cual, no presentaba observaciones.
- 2.2. La aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad válido al momento del suceso y sus trabajos de mantenimiento se realizaban de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones, no siendo un factor causal o contribuyente al hecho investigado. Del mismo modo, a la fecha del suceso, no tenía discrepancias pendientes que afectaran su condición.
- 2.3. En las inspecciones realizadas en la pista del aeródromo, no se observaron marcas que pudieran advertir de un aterrizaje anormal. Lo anterior, concuerda con lo relatado por el piloto, quién señaló que el aterrizaje fue normal y sin observaciones.
- 2.4. Posteriormente, durante el rodaje hacia la plataforma y durante un viraje por la derecha, el tren principal izquierdo se fracturó, colapsando la aeronave, dañando el estabilizador vertical izquierdo y punta de ala izquierda. De igual manera, la hélice del motor trasero impactó contra la superficie de la calle de rodaje, dañándose.
- 2.5. Lo anterior se habría debido a que la pierna del tren presentaba una fractura, la cual tenía una zona de fatiga (parte inferior) y una zona de ruptura instantánea (parte superior), donde la zona de fatiga mostraba evidencias de ciclos de trabajo y propagación lenta, es decir, cargas cíclicas en el tren de aterrizaje, constantes en el tiempo, siendo un área mayor que la zona de ruptura por esfuerzo (instantánea).
- 2.6. Del mismo modo, la fractura está ubicada en la parte donde la pieza recibe el mayor esfuerzo durante los aterrizajes y virajes, siendo una zona crítica para el funcionamiento del tren principal.
- 2.7. Por otro lado, a pesar que inspeccionar visualmente esta zona del tren de aterrizaje como parte del programa de mantenimiento, no se detectó la fractura. Ante esto se puede señalar que se podría haber inspeccionado de acuerdo a lo recomendado en la información adicional indicada. Sin embargo, dicha información no es de carácter mandatorio, por lo que no fue considerada por el operador.

- 2.8. En relación con la información meteorológica, no se observaron fenómenos meteorológicos que afectaran la operación, descartándose estos elementos como causantes o contribuyentes en el suceso.

3. CONCLUSIONES

- 3.1. El piloto al mando mantenía vigente la licencia de vuelo requerida para operar la aeronave en que ocurrió el suceso y se encontraba incorporado en el manual de operaciones de la empresa.
- 3.2. El estado de mantenimiento no arrojó discrepancias u observaciones y se realizaba de acuerdo a la reglamentación aeronáutica.
- 3.3. El aterrizaje del avión en la pista 18 se habría realizado sin observaciones.
- 3.4. Durante el rodaje hacia la plataforma de estacionamiento, el tren principal izquierdo colapsó debido a una fractura por fatiga de material.
- 3.5. La fractura del tren izquierdo se ubica en una zona donde la pieza recibe el mayor esfuerzo durante los aterrizajes y virajes.
- 3.6. El operador de la aeronave no consideró la inspección del tren de aterrizaje de acuerdo a la alerta de mantenimiento, debido a que esta información no es de carácter mandatorio.
- 3.7. Los daños de la aeronave son evidencias que concuerdan con la dinámica del suceso.

4. CAUSA

Colapso del tren principal izquierdo, debido a una fractura por fatiga, durante el rodaje hacia la plataforma de estacionamiento.

5. FACTOR CONTRIBUYENTE

- 5.1. Cargas cíclicas en el tren de aterrizaje, constantes en el tiempo.

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, como así mismo, incluirlo en charlas y talleres orientados a los Centros de Mantenimiento Aeronáutico.

- 6.3. A los operadores de este tipo de aeronaves, realizar las inspecciones de acuerdo a lo señalado por la ACO de Wichita (Oficina de Certificación de Aeronaves), a través de la Alerta de Mantenimiento N° 353, pág. 3.



EDMUNDO ASENJO HIDALGO
INVESTIGADOR TÉCNICO



SEBASTIAN PALACIOS GARCIA
INVESTIGADOR ENCARGADO

ANEXOS

Anexo "A", Informe Técnico

DISTRIBUCIÓN

EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente 1883SP

ANEXO “A”
INFORME TÉCNICO

INFORME TÉCNICO

1. ANTECEDENTES GENERALES DEL SUCESO N° 1883SP

- Lugar, fecha y hora local** : Aeródromo Isla Mocha (SCIM), Comuna de Lebu, Región del Biobío, el 23 de enero de 2019, a las 11:43 hora local.
- Tipo de aeronave** : Avión fabricado por Cessna, modelo 337H, bimotores convencional y tren de aterrizaje retráctil.
- Tipo de Suceso** : Accidente de aviación.
- Síntesis del suceso** : Después de aterrizar y previo a estacionarse, mientras se efectuaba un viraje hacia la derecha, a la aeronave se le fracturó la pierna izquierda.
- 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 a evitar su repetición en el futuro.

3. DAÑOS DE LA AERONAVE

- 3.1. **Hélice trasera:** Ambas palas con deformaciones y desgastes por impactos contra la superficie de la losa de estacionamiento.
- 3.2. **Empenaje izquierdo:** La parte inferior con deformaciones por impacto contra la superficie de la losa de estacionamiento.
- 3.3. **Ala izquierda:** La punta del ala impactó contra la superficie de la zona de estacionamiento, quedando con abolladura y desgaste.
- 3.4. **Pierna principal izquierda:** Fracturada.

4. INSPECCIÓN DE LA AERONAVE

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

4.1. Inspección interior:

- 4.1.1. Se encontraba el manual de vuelo, la bitácora de vuelo, la especificación operativa, la lista de verificación y los certificados de matrícula y aeronavegabilidad.
- 4.1.2. Asientos, arnés y cinturones de seguridad, sin observaciones.
- 4.1.3. El panel de instrumentos y consola, sin observaciones.

4.2. Inspección exterior:

- 4.2.1. Al estar fracturada la pierna principal izquierda, la aeronave se encontraba soportada sobre la pierna de nariz, la pierna principal del lado derecho, la punta del ala izquierda y la parte inferior del empenaje del lado izquierdo.



Fotografía N°1: Vista general.

- 4.2.2. La pierna fracturada del tren de aterrizaje principal es del tipo montante de resorte flexible de acero (flexible spring strut) y presentaba una fractura transversal al eje longitudinal en su parte superior.



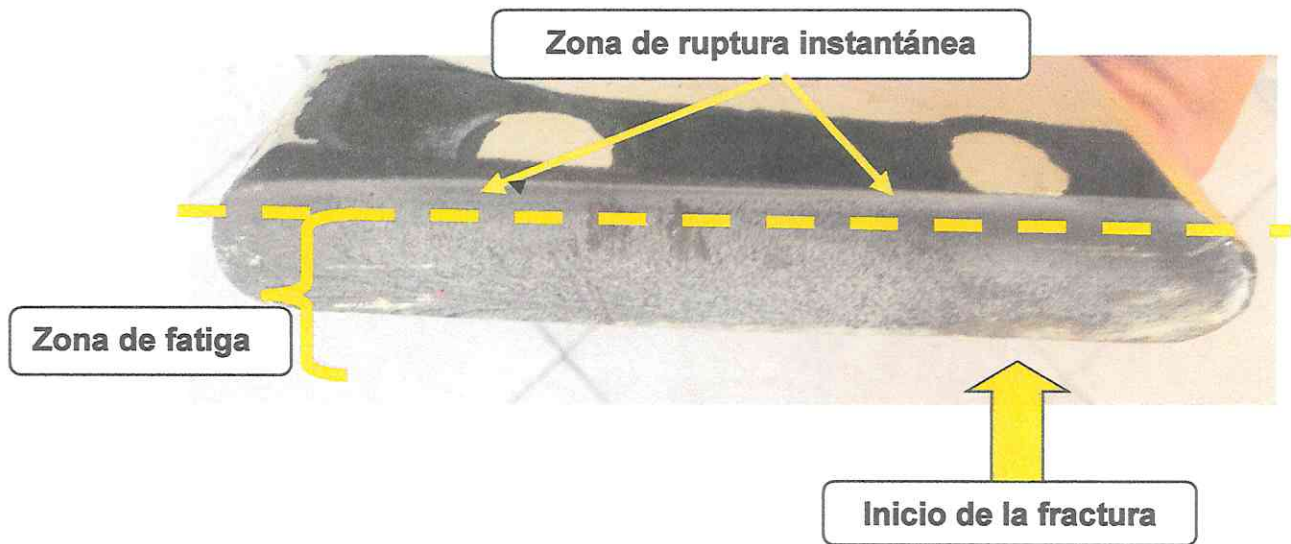
Fotografía N° 2. Vista lateral de la pierna principal izquierda.



Fotografía N° 3. Vista superior de la pierna del tren principal del lado izquierdo.

4.3. **Inspección a la fractura**

- 4.3.1. El desarrollo de la fractura tiene una zona de inicio de la fractura por fatiga (parte inferior) y una zona de ruptura instantánea (parte superior).



Fotografía N° 4. Vista lateral de la fractura por fatiga de material.

4.3.2. La zona de fatiga (ciclos de trabajo, propagación lenta) es un área mayor que la zona de ruptura por esfuerzo (instantánea o propagación rápida).

4.3.3. En la zona de inicio de la fractura existían varios puntos con corrosión.

4.3.4. La zona donde se inicia la fractura está ubicada en la parte donde la pieza recibe el mayor esfuerzo durante los aterrizajes (al inicio de la curvatura delantera, cara inferior), luego es una zona crítica para el funcionamiento del tren principal.

Por la misma razón anterior, es la zona diseñada para ser más resistente.



Fotografía N° 5: Detalle de la fractura.

5. ESTADO DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE

- 5.1. La última inspección anual, efectuada de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado por la DGAC para la aeronave, se efectuó el 27/12/2018, a las 4.684:07 horas de servicio. Este trabajo se efectuó en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), autorizado, habilitado y vigente en el tipo de aeronave. La conformidad de mantenimiento se registró en las respectivas bitácoras de vuelo, aeronave y motor.

En la inspección anual efectuada 34,6 horas antes, se considera revisar visualmente, pero no se detectó la fractura que hizo colapsar la pierna izquierda de la aeronave.

- 5.2. Previo al inicio de las operaciones el día del suceso, se realizó una inspección de pre vuelo por parte del piloto, no registrándose discrepancias.

6. INFORMACIÓN ADICIONAL**AVIATION MAINTENANCE ALERTS (N° 353, pág. 3)**

Cessna: 337 Main Landing Gear Fatigue, December 2007.-

La ACO de Wichita (Oficina de Certificación de Aeronaves) realizó análisis estadísticos sobre SDR (Informes de Dificultad en el Servicio) y datos de accidentes de la NTSB (Junta Nacional de Seguridad en el Transporte). Los análisis indican desgaste (falla por fatiga) de los puntales de resorte del tren de aterrizaje. Los puntales de resorte, los ejes y la estructura asociada en la aeronave deben inspeccionarse visualmente a las 1.400 horas de vuelo o antes, y a partir de entonces, cada 100 horas o durante las inspecciones anuales. La ACO recomienda además, que los puntales de resorte se inspeccionen utilizando partículas magnéticas o tintes fluorescentes penetrantes, a las 1.400 horas de vuelo o antes, y a partir de entonces, a las 100 horas o durante las inspecciones anuales.

Nota.- Este Alerta es una recomendación, en el sentido que no es mandatorio.

7. ANÁLISIS

- 7.1. La revisión de los registros de mantenimiento de la aeronave permitió establecer que el operador cumplía con las inspecciones de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado y las modificaciones e inspecciones mandatorias en las frecuencias establecidas,

en un CMA autorizado, habilitado y vigente en el tipo de aeronave y a la fecha del suceso, no presentaba discrepancias pendientes que afectaran su condición.

- 7.2. La fractura tiene una zona de fatiga (parte inferior) y una zona de ruptura instantánea (parte superior). La diferencia de área entre la zona de fatiga (propagación lenta) respecto de la zona de ruptura por esfuerzo (instantánea), en relación 4:1, es decir, el esfuerzo de ruptura fue un esfuerzo normal, pero ya quedaba poco material soportando los esfuerzos normales. A pesar que inspeccionar visualmente esta zona del tren de aterrizaje figura en la inspección de 100 horas, no se detectó la fractura, razón que permite señalar que se debería inspeccionar de acuerdo a lo recomendado en la información adicional indicada en el punto 6 anterior de este mismo informe técnico.

La recomendación indicada anteriormente, no es de carácter mandatorio, por lo que no fue considerada por el operador. Ante esto no se detectó oportunamente el daño inicial, lo que finalmente significó la fractura de la pierna del tren principal izquierdo.

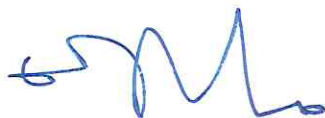
- 7.3. Los demás daños observados en la aeronave se debieron al impacto contra la superficie de la pista.

8. CONCLUSIONES

- 8.1. El operador cumplía con el programa de mantenimiento aprobado, las modificaciones e inspecciones Mandatorias y la normativa vigente para el tipo de aeronave.
- 8.2. La fractura tuvo un desarrollo de ciclos y luego una parte de ruptura rápida cuando quedaba una zona reducida soportando el trabajo del tren de aterrizaje.
- 8.3. Los daños encontrados en la aeronave son propios de la dinámica del suceso.

9. RECOMENDACIÓN

- 9.1. Los operadores de este tipo de aeronaves, realizar las inspecciones de acuerdo a lo señalado por la ACO de Wichita (Oficina de Certificación de Aeronaves), a través de la Alerta de Mantenimiento N° 353, pág. 3.



Edmundo Asenjo Hidalgo
Investigador Técnico

APÉNDICE 1			
A.- ANTECEDENTES DE LA AERONAVE			
FABRICANTE	Cessna		
MODELO	Cessna 337H		
NÚMERO DE SERIE	33701910		
AÑO FABRICACIÓN	1979		
PESO VACÍO	3.055 lb		
PESO MÁXIMO DESPEGUE	4.630 lb		
UTILIZACIÓN	Comercial.		
RANGOS DE CENTRO DE GRAVEDAD	DESDE MILIMETROS	HASTA	PARA Libras
	+140,0	+143,0	4.630
	+137,3	+143,0	4.400
	+134,5	+143,0	3.837
PLAZAS	TRIPULACIÓN DE VUELO	PASAJEROS	
	1	5	
HORAS DE SERVICIO AL DÍA DEL SUCESO	4.718, 67 horas.	FUENTE	
		Folio 011 Registro Horas.	
TIPO ÚLTIMA INSPECCIÓN	FECHA	HORAS DE SERVICIO	
Anual /100 horas + Especiales.	27/12/2018	4.684,07	
B.- ANTECEDENTES DE LOS MOTORES			
FABRICANTE	Continental		
MODELO	IO-360-GB	IO-360-D	
NÚMEROS DE SERIE	352824	020132-R	
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	838,59	480,1	
TIEMPO ENTRE OVERHAUL	1.500 horas ó 12 años		
TIPO/FECHA DE ÚLTIMA INSPECCIÓN	100 horas 27/12/2018		
C.- ANTECEDENTES DE LAS HÉLICES			
FABRICANTE	McCauley		

NÚMERO DE PARTE	D2AF34C310	D2AF34C307A	
NÚMERO DE SERIE	773768	812881	
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	480,1	480,1	
TIEMPO VIDA ÚTIL	2.000 horas ó 6 años.		
TIPO Y FECHA DE ÚLTIMA INSPECCIÓN	Anual /100 horas, más Especiales, el 27/12/2018		
D.- DOCUMENTACIÓN EN LA AERONAVE			
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	CATEGORÍA	EMITIDO	EXPIRACIÓN
	Normal	11/10/2018	10/10/2020
CERTIFICADO DE MATRÍCULA	Sin observaciones.		
BITÁCORA DE VUELO	Sin Observaciones		
E.- DOCUMENTACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD			
PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	De acuerdo a lo aceptado por la DGAC		
MANUAL DE MANTENIMIENTO	MANUAL SERVICIO D2506-8-13 del 01/09/2012		
TIPO DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO	Centro de Mantenimiento Aeronáutico (DAN 145).		
HABILITACIONES	LIMITACIONES		
Cessna 337/T337	Inspecciones hasta 200 horas y 12 meses. Motor y hélice de 100 horas y 12 meses.		
INFORME DE PESO Y BALANCE	Actualización 22/03/2017. Sin observaciones		
BITÁCORA DE LA AERONAVE	Sin observaciones.		
BITÁCORA DE MOTOR	Sin observaciones.		
BITÁCORA DE HÉLICE	Sin observaciones.		