



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

DPA

**Departamento
Prevención de
Accidentes**

INFORME FINAL INCIDENTE DE AVIACIÓN Nº 1904SP

Aeronave : Avión Air Tractor, AT-802A.

Lugar : 55 Millas Náuticas al Sur de la Ciudad de Arica,
Región de Arica y Parinacota.

Fecha : 23 de noviembre 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° 302 de fecha 20 de octubre del 2020, publicado en el Diario Oficial el 12 de febrero de 2021.

DESCRIPCIÓN DEL SUCESO

El día 23 de noviembre de 2019, un piloto comercial de avión, de nacionalidad norteamericana, estando al mando de la aeronave marca Air Tractor, modelo AT-802A, realizaba un vuelo de traslado desde el Aeródromo Chacalluta (SCAR), de la ciudad de Arica, Región de Arica y Parinacota hacia el Aeródromo Victoria (SCTO), Región de La Araucanía. En estas circunstancias y al encontrarse nivelada la aeronave a 17.000 pies (FL 170), se le detuvo el motor en vuelo.

A raíz de lo anterior, el piloto debió aterrizar la aeronave de emergencia en un sector desértico, quedando a 55 millas náuticas al Sur de la ciudad de Arica. El piloto al mando y único ocupante resultó ileso, mientras que la aeronave resultó con daños limitados al motor.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

- 1.1.1.** El día 23 de noviembre de 2019, a las 09:10 hora local, el piloto al mando del avión inició un vuelo de traslado de la aeronave desde el Aeródromo Chacalluta (SCAR), de la ciudad de Arica, Región de Arica y Parinacota hacia el Aeródromo Victoria (SCTO), Región de La Araucanía.
 - 1.1.2.** Luego de 20 minutos de vuelo aproximadamente y estando nivelado a 17.000 pies (FL 170) con rumbo Sur, el motor de la aeronave se detuvo en vuelo.
 - 1.1.3.** De acuerdo a lo declarado por el piloto al mando, éste habría intentado realizar el reencendido en vuelo, sin poder lograrlo.
 - 1.1.4.** Debido a lo anterior, el piloto al mando debió aterrizar de emergencia en una zona desértica, resultando ileso, mientras que la aeronave quedó con daños limitados al motor.
-

1.2. LESIONES A PERSONAS

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

1.3. DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

A consecuencia del suceso, la aeronave resultó con daños limitados sólo al motor.

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	70 años
LICENCIA	Piloto Comercial de Avión (F.A.A)
HABILITACIÓN	Clase: Monomotor Terrestre / Multimotor Terrestre Tipo: N/A Función: Vuelo por instrumentos
EXAMEN MÉDICO	Vigente

1.5.2. Experiencia de Vuelo

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	2.900:00
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	36:00
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	72:00
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	112:00
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	00:20
HRS. DE VUELO TOTALES	20.051:00

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

ÍTEM		
FABRICANTE		Airtractor.
MODELO		AT-802A.
Nº SERIE		802A-0118
AÑO DE FABRICACIÓN		2001
PLAZAS AUTORIZADAS		1 Piloto
PESOS	P.V. ¹	7.108,3 lb.
CERTIFICADOS	P.M.D. ²	16.000 lb.
ÚLTIMA INSPECCIÓN		100 horas el 20/09/2019

1.6.2. Antecedentes del motor

ITEM		
FABRICANTE		Prat & Whitney.
MODELO		PT6A-65AG
Nº SERIE		PCE-RD0058
ÚLTIMA INSPECCIÓN		100 horas el 20/09/2019

1.6.3. Antecedentes de la hélice

ITEM		
FABRICANTE		Harzell.
MODELO		HC-B5MA-EDT.
Nº SERIE		HBA2037
ÚLTIMA INSPECCIÓN		100 horas el 20/09/2019

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

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.

1.6.5. Historial de Mantenimiento

El propietario demostró que cumplía con el programa de inspección propuesto por el fabricante y cumplía con las Directivas de Aeronavegabilidad emitidas por el Estado de diseño (USA) del avión, del motor y de la hélice.

El 20/09/2019, a las, 4.990,3 horas de servicio, se terminó la última inspección Anual/100 horas.

El piloto al mando indicó que efectuó el pre-vuelo y pruebas funcionales en tierra, no registrando 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. La aeronave se encontraba aterrizada en una zona desértica, 55 millas náuticas al Sur de la ciudad de Arica (Fotografía 1).



Fotografía 1: Aeronave aterrizada sin daños externos.

- 1.6.6.2. La aeronave se observó sin daños externos.
- 1.6.6.3. Al momento de efectuar la inspeccion al motor, se observó que la hélice estaba embanderada y trabada (Fotografía 2).



Fotografía 2: Hélice embanderada y trabada.

- 1.6.6.4. Del mismo modo, al inspeccionar el detector de metales de motor, se observó gran cantidad de partículas metálicas (Fotografía 3).



Fotografía 3: Detector de metales con partículas de metal

- 1.6.6.5. En las toberas de escape del motor de la aeronave, se encontraron partes de la turbina del motor, con evidencias de sobretemperatura. Del mismo modo, los escapes del motor, derecho e izquierdo, presentaron deformaciones por impactos de las partes internas de la turbina (Fotografías 4 y 5).



Fotografías 4 y 5: Daños internos de la turbina y tobera de escape

- 1.6.6.6. Se observaron partes desprendidas y dañadas de la turbina, sección caliente.
(Fotografías N° 6, 7 y 8)





Fotografías N° 6, 7 y 8: Partes dañadas de la turbina, sección caliente

- 1.6.6.7. No se observaron otros daños en el motor.
- 1.6.6.8. La inspección al sistema de combustible (filtros, estanques y selectoras), no presentaron observaciones. Del mismo modo, las muestras de combustible obtenidas (en terreno y camión abastecedor en Arica), se encontraron sin observaciones.
- 1.6.6.9. Se encontraron 150 galones US en cada estanque (300 galones US, en total).
- 1.6.6.10. El sistema eléctrico de la aeronave no presentó observaciones y la carga de la batería indicó 25 volts.

1.7. Peso y Balance

De acuerdo a los antecedentes recopilados, al inicio del vuelo, el peso de la aeronave era el siguiente:

Peso Vacío	:	7.108,3 Lb
Piloto	:	190,0 Lb
Equipaje	:	150,0 Lb
<u>Combustible (690 US gal)</u>	:	<u>4.554,0 Lb</u>
Total	:	12.002,3 Lb

Conforme a los datos anteriores, el peso de la aeronave se encontraba bajo el peso máximo de despegue (16.000 Lb) y dentro de la envolvente del centro de gravedad.

1.8. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

De acuerdo a los antecedentes de la investigación y lo señalado por del piloto al mando, al momento del suceso, las condiciones meteorológicas eran aptas para el vuelo en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

1.9. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

El piloto al mando presentó un plan de vuelo por instrumentos, el cual incluía varias estaciones de navegación.

1.10. COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre el piloto y los servicios de tránsito aéreo, se realizaron de forma normal.

El piloto al mando declaró por frecuencia que tenía pérdida total de potencia (detención del motor en vuelo), por lo que realizaría un aterrizaje de emergencia.

1.11. INFORMACIÓN DEL LUGAR

La aeronave aterrizó de emergencia en una zona desértica, 55 millas náuticas al Sur de la ciudad de Arica, Región de Arica y Parinacota de coordenadas 19° 23' 18" Lat: Sur, 70° 11' 02" Long: Oeste, con una elevación de 3.000 pies (914 metros).

La zona es plana, con arena suelta principalmente. La aeronave aterrizó en 130 metros aproximadamente, con rumbo general hacia el Norte (Fotografía 9) (Imagen 1).



Fotografías N° 9: Posición de la aeronave



Imagen 1: Lugar del aterrizaje de emergencia.

1.11.1. INCENDIO

No hubo.

1.12. SUPERVIVENCIA

El piloto al mando abandonó la aeronave por sus propios medios, siendo rescatado por personal de los Servicios de Búsqueda y Salvamento de la Fuerza Aérea de Chile.

Los elementos de seguridad y protección de la aeronave para su ocupante, no presentaron observaciones.

1.13. RELATO

1.13.1. Del piloto al mando

Señaló que el objetivo del vuelo era el traslado de la aeronave hacia la zona de Victoria, Región de La Araucanía.

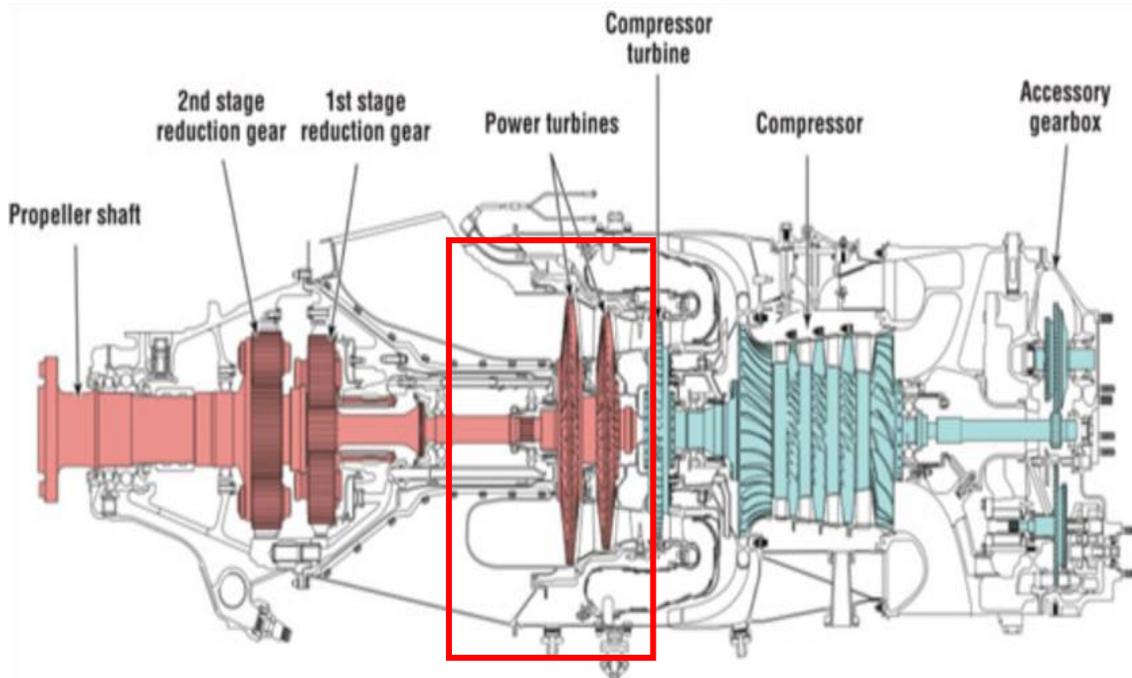
Efectuó el prevuelo sin observaciones y la aeronave fue abastecida con combustible, sin problemas.

El despegue se efectuó sin observaciones y según plan de vuelo. Posteriormente, el piloto al mando indicó que al momento de alcanzar el nivel de vuelo FL170 (17.000 pies), el motor de la aeronave tuvo una pérdida total de potencia, deteniéndose en vuelo. El piloto al mando efectuó cambio de estanque e intentó el reencendido del motor, sin poder lograrlo. Señaló que durante el intento de reencendido, el motor de la aeronave resultó con sobretemperatura.

Indicó que en ese momento se habría encontrado a unas 60 millas náuticas al Sur de la ciudad de Arica. Efectuó un viraje hacia el Norte, abrió las compuertas del contenedor (hopper), en el cual llevaba combustible para el vuelo, y botó el combustible para así poder aterrizar el avión de manera segura, al tener un avión más liviano al momento del aterrizaje de emergencia. Finalmente aterrizó la aeronave en el desierto, sin otras observaciones.

1.14. INFORMACIÓN ADICIONAL

Motor P&W PT-6



Turbina, Sección Caliente (Zona de daños encontrados)

2. ANÁLISIS

- 2.1. El piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas por el país de matrícula, para la operación de la aeronave, por lo cual, no presentaba observaciones.
- 2.2. La aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente al momento del suceso y sus registros de mantenimiento estaban de acuerdo a la normativa del país de matrícula, sin observaciones, no siendo un factor causal o contribuyente al hecho investigado.
- 2.3. En las inspecciones realizadas en el lugar del suceso, se determinó que la hélice de la aeronave se encontraba embanderada y trabada, concordante con la declaración que el piloto al mando informó a los servicios de tránsito aéreo, donde señaló tener una pérdida total de potencia del motor.
- 2.4. Respecto de lo anterior, en las inspecciones efectuadas en el lugar del suceso, se observó que en las toberas de escape del motor, había partes internas del motor con evidencias

por sobre temperatura. Del mismo modo, las salidas derecha e izquierda de los gases de escape del motor, presentaron deformaciones por impactos de partes de la turbina, evidenciando una falla interna, probablemente en la sección caliente del motor.

- 2.5. De acuerdo a lo señalado en los puntos anteriores y a lo señalado por el piloto al mando, el motor al momento de reencendido en vuelo, éste resultó con sobre temperatura, concordante con las partes de la turbina encontrados en los escapes del motor. Lo anterior indicaría que el motor presentó una falla interna, en la sección caliente, por lo cual no fue posible reencender el motor en vuelo.
- 2.6. Los daños encontrados en el motor de la aeronave son evidencias que concuerdan con una falla interna del motor y son coherentes con la dinámica del suceso.
- 2.7. 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 del país de origen, requerida para operar la aeronave en que ocurrió el suceso.
- 3.2. El estado de mantenimiento no arrojó discrepancias u observaciones y sus registros estaban de acuerdo a la reglamentación aeronáutica del país de origen.
- 3.3. Durante el vuelo el motor sufrió una falla interna, deteniéndose, ante lo cual, el piloto debió aterrizar de emergencia en una zona desértica, aislada y de difícil acceso.
- 3.4. En las inspecciones en el lugar del suceso, se estableció que la hélice del motor se encontraba embanderada y trabada.
- 3.5. El motor de la aeronave sufrió una falla interna, probablemente en la sección caliente, no pudiendo el piloto al mando reencender el motor en vuelo.
- 3.6. Los daños encontrados, limitados al motor de la aeronave, son concordantes con la dinámica del suceso.
- 3.7. Las condiciones meteorológicas no fueron causantes o contribuyentes en el suceso.

4. **CAUSA MÁS PROBABLE**

Detención del motor en vuelo, debido a una falla interna en la sección caliente del motor, aterrizando de emergencia en una zona desértica.

5. **FACTORES CONTRIBUYENTES**

No Hay.

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.



ALEX SOLÍS DÍAZ
INVESTIGADOR TÉCNICO



SEBASTIAN PALACIOS GARCÍA
INVESTIGADOR ENCARGADO

ANEXOS

Anexo "A", Informe Técnico

DISTRIBUCIÓN

EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente 1904SP

ANEXO “A” INFORME TÉCNICO

INFORME TÉCNICO

1. ANTECEDENTES GENERALES DEL SUCESO N°1904SP

LUGAR, FECHA Y HORA LOCAL: A 55 millas náuticas al Sur del Aeródromo Chacalluta (SCAR), Provincia de Arica, Región de Arica y Parinacota, el 23 de noviembre de 2019, a las 09:30 hora local.

TIPO DE AERONAVE : Avión fabricado por Air Tractor, modelo AT-802A, monoplano de ala baja, turbohélice, hélice de velocidad constante y tren de aterrizaje convencional fijo.

SÍNTESIS DEL SUCESO : Mientras la aeronave se encontraba a 17.000 pies, el motor se detuvo. A raíz de lo anterior, el piloto al mando después de intentar efectuar una puesta en marcha en el aire, decidió aterrizar de emergencia, en un sector desértico.

CONSECUENCIAS : El piloto al mando resultó ileso y la aeronave con el motor dañado.

2. PROPÓSITO Y ALCANCE

- 2.1 Establecer las posibles causas técnicas que hubiesen provocado o contribuido al suceso de aviación investigado.
- 2.2 Proponer recomendaciones de orden técnico, para evitar la ocurrencia de hechos similares.

3. DAÑOS DE LA AERONAVE

- 3.1 La célula y hélice sin daños.
- 3.2 En el motor, ambas toberas de escape, con diversas perforaciones. Partes de internas del motor, difusores, fracturados y desprendidos (fotografías N° 1, 2 y 3).



Fotografía N° 1. Toberas de escape con perforaciones



Fotografía N° 2. Partes desprendidas del motor en la tobera escape izquierda.



Fotografía N° 3. Partes de difusores, en la tobera escape derecha.

- 3.3. Se observaron partes desprendidas y dañadas de la turbina, sección caliente. (Fotografías N° 4, 5 y 6)



Fotografías N° 4, 5 y 6: Partes dañadas de la turbina, sección caliente.

- 3.4. No se observaron otros daños en el motor.
3.5. No se encontró evidencia de incendio.
3.4. No se encontraron evidencias de impactos previos al aterrizaje.
-

4. INSPECCIÓN

En el lugar del suceso, el equipo investigador efectuó una inspección física de la aeronave y del sitio del suceso

4.1. Inspección física

- 4.1.1. En la cabina de mando, los mandos de motor y hélice se encontraron en posición cortados (OFF).
 - 4.1.2. El panel y sus correspondientes instrumentos estaban sin daños y poseían sus respectivas marcas de seguridad.
 - 4.1.3. La selectora de combustible de los estanques de combustible y del hopper, (estanque de agua el cual puede ser cargado con combustible) al ser actuadas no evidenciaron observaciones.
 - 4.1.4. El arnés de seguridad estaba en buenas condiciones y operaba normalmente.
 - 4.1.5. El asiento del piloto aseguraba en las distintas posiciones, sin observaciones.
 - 4.1.6. Se encontró un equipo portátil generador de oxígeno, sin observaciones.
 - 4.1.7. Los disyuntores (circuit breakers) estaban en posición adentro, sin observaciones.
 - 4.1.8. Se conectó el swich de batería y el indicador marcaba 25 volts.
 - 4.1.9. Los controles de vuelo, al ser movidos, actuaban sin observaciones.
 - 4.1.10. Los controles de motor, al ser movidos, actuaban en sus recorridos sin observaciones
 - 4.1.11. El motor no evidenciaba fracturas externas. Los pernos y conectores eléctricos tenían sus alambres de frenar en buenas condiciones. La condición de las líneas de fe no evidenciaba la existencia de elementos sueltos.
 - 4.1.15. Al tratar de girar el compresor y la rueda de la turbina de potencia del motor, se comprobó que estos no giraban.
 - 4.1.16. En las toberas de escape, se encontraron partes del motor, las cuales mostraban evidencias de destrucción por impacto y con evidencias de sobre temperatura.
 - 4.1.17. Las manqueras y cañerías de aceite se encontraron sin filtraciones.
 - 4.1.18. Al desconectar las mangueras que están unidas al filtro de aceite se pudo comprobar la existencia de aceite.
 - 4.1.19. Al sacar el filtro de aceite, se encontró limpio y con aceite, en buenas condiciones.
 - 4.1.20. El detector de partículas metálicas estaba con partículas y trozos ferrosos adheridos (ver fotografía N° 4).
-



Fotografía N° 4. Condición del detector de partículas ferrosas.

- 4.1.21. Se verificó la condición del filtro de combustible encontrándose con combustible limpio y sin sedimentos (ver fotografía N° 5).



Fotografía N° 5. Inspección del filtro de combustible.

- 4.1.22. Se tomó una muestra de combustible desde cada estanque de combustible, encontrándose ambos sin evidencia de presencia de agua ni sedimentos. Se encontró 150 galones US en cada estanque (300 galones US, en total).
- 4.1.23. La hélice se encontró embanderada y las palas estaban sin daños. Al tratar de girarla mecánicamente, esta no giraba.
- 4.1.24 No se encontró en el motor ni en la estructura de la aeronave, filtraciones de aceite ni de combustible.

4.2. **Muestra de combustible**

- 4.2.1. Se tomaron muestras de combustible Jet A1 (Kerosene de aviación), del depósito de combustible y del camión que cargó el avión, ambos ubicados en el Aeropuerto Chacalluta (SCAR), las que resultaron sin evidencias de agua ni sedimentos.
-

- 4.2.2. Ambas muestras fueron enviadas para su análisis a un laboratorio especializado. El resultado estableció que cumplían con las especificaciones para el tipo de combustible, sin observaciones.

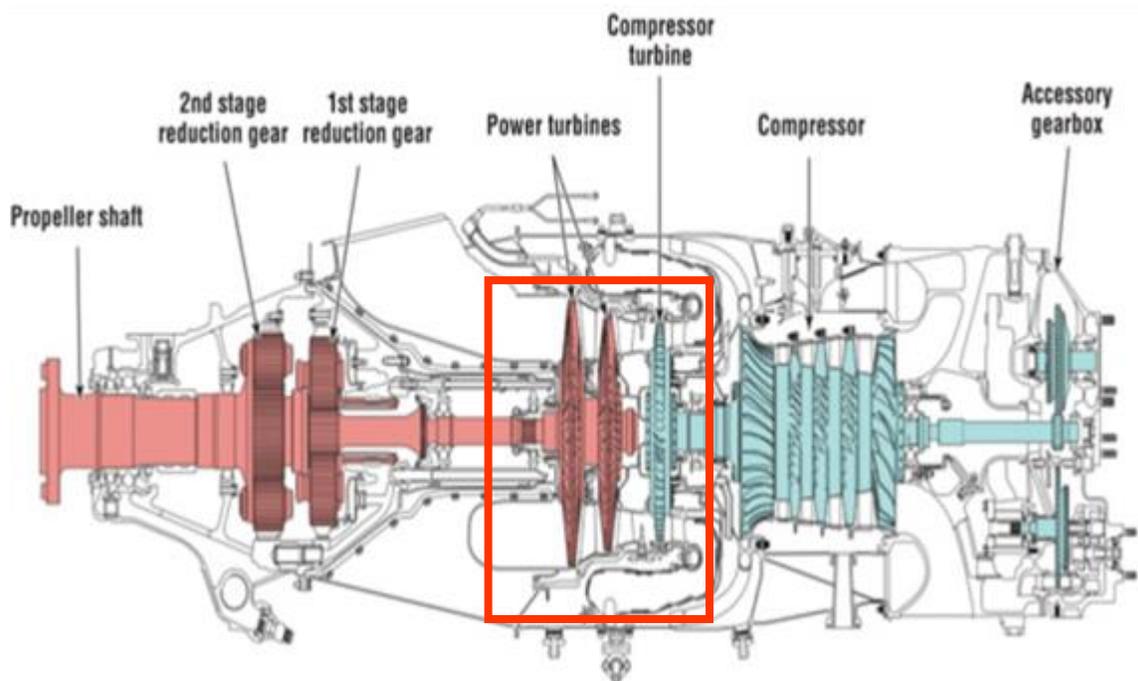
4. ESTADO DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE

- 5.1. El propietario demostró que cumplía con el programa de inspección propuesto por el fabricante y cumplía con las Directivas de Aeronavegabilidad emitidas por el Estado de Diseño (USA) del avión, del motor y de la hélice.
- 5.2. El 20/09/2019, a las 4.990,3 horas de servicio, se terminó la última Inspección Anual/100 horas.
- 5.3. La aeronave, al ser extranjera, iba a operar en Chile de acuerdo con la Norma DGAC DAN 119, letra f, "Aeronaves Extranjeras Operando en Chile", ante lo cual, la futura empresa chilena operadora de la aeronave, había presentado la respectiva documentación de aeronavegabilidad a la DGAC, para su autorización. Este trámite que no se pudo terminar, debido al incidente ocurrido durante el traslado de la aeronave hasta las instalaciones de la empresa operadora, ubicada en la Región de La Araucanía.
- 5.4. El piloto al mando indicó que efectuó el pre-vuelo y pruebas funcionales en tierra, no registrando discrepancias.
-

5. ANTECEDENTES ADICIONALES

- 5.1 El piloto al mando declaró que efectuó el pre-vuelo sin observaciones y que la aeronave fue abastecida con combustible, sin problemas. Posterior a la detención del motor en vuelo, efectuó el procedimiento de reencendido, sin poder lograrlo. Señaló que durante el intento de reencendido, el motor de la aeronave resultó con sobre temperatura.

Diagrama del motor PT6.



Turbina, Sección Caliente (Zona de daños encontrados)

6. ANÁLISIS

- 6.1 El propietario de la aeronave demostró que mantenía la condición de aeronavegabilidad de la aeronave, al cumplir con el programa de inspecciones propuesto por el fabricante, no siendo un factor causal o contribuyente al hecho investigado
- 6.2 La aeronave, según el piloto al mando, no tuvo fallas en vuelo con excepción de la falla del motor. El resultado de la inspección física efectuada por el equipo investigador estableció que la detención del motor en vuelo, se habría producido por una falla interna de la sección caliente del motor.
- 6.3 En las inspecciones efectuadas en el lugar del suceso, se observó en las toberas de escape del motor, partes internas del motor con evidencias de sobre temperatura, los escapes del motor, derecho e izquierdo, presentaron deformaciones y perforaciones por impactos de las partes de la sección caliente del motor, evidenciando una falla interna, probablemente en la sección caliente del motor.

- 6.4 De acuerdo a las inspecciones y lo señalado por el piloto, al momento de intentar reencender el motor en vuelo, se produjo una sobre temperatura, concordante con las partes de la turbina encontrados en los escapes del motor. Lo anterior indicaría que el motor presentó una falla interna, en la sección caliente del motor, por lo cual no fue posible reencender el motor en vuelo.
- 6.5 Los daños encontrados en el motor de la aeronave, son evidencias que concuerdan con una falla interna en la sección caliente del motor y son coherentes con la dinámica del suceso.
- 6.6 En el motor no se encontraron filtraciones de combustible ni de aceite. Ni otros danos en la aeronave

7. CONCLUSIONES

- 7.1 El propietario de la aeronave demostró que mantenía la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.
- 7.2 La aeronave estaba en condiciones técnicas para iniciar el vuelo.
- 7.3 El motor tuvo una falla interna en la sección caliente que causó la detención en vuelo.
- 7.4 Los daños en el motor fueron a consecuencia de la falla en la sección caliente.

8. RECOMENDACIONES

No hay.

ALEX SOLÍS DÍAZ
INVESTIGADOR TÉCNICO

APÉNDICE 1	
A.- ANTECEDENTES DE LA AERONAVE	
FABRICANTE	Air Tractor.
MODELO	AT-802A
NÚMERO DE SERIE	802-01118

AÑO FABRICACIÓN	2001	
PESO VACÍO	7.108,3 libras.	
PESO MÁXIMO DESPEGUE	16.000 libras.	
PLAZAS	TRIPULACIÓN	PASAJEROS
	1	0
HORAS DE VUELO AL DÍA DEL SUCESO	5.012,3	FUENTE
		Bitácora de Mantenimiento
B.- ANTECEDENTES DEL MOTOR		
FABRICANTE	Pratt and Whitney Canada Corp.	
MODELO	PT6-67AG	
SERIE	PCE-RD0058	
HORAS SERVICIO AL DÍA DEL SUCESO	1.391,8	
TIPO Y FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN	De 100 horas, el 21/09/2019.	
C.- ANTECEDENTES DE LA HÉLICE		
FABRICANTE	Hartzell	
MODELO	HC_B5MA-EDT.	
NÚMERO DE SERIE	HBA2037	
HORAS DESDE NUEVA	170.5 horas.	
TIPO Y FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN	De 100 horas, el 21/09/2019	

TIEMPO ENTRE OVERHAUL	3.000 horas / 36 meses.
------------------------------	-------------------------

E.- DOCUMENTACIÓN A BORDO			
CERTIFICADO DE MATRÍCULA	Emitido por la FAA el 12/10/2002.		
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DE EXPORTACION	EMISIÓN	CATEGORÍA	MODELO
	06.27.2001	Restringida	AT 802A
	EXPIRACIÓN	NÚMERO	
	Indefinido.	DMIR700768SW	
MANUAL DE MANTENIMIENTO	N/P	REVISIÓN / FECHA	
	10011	JUNIO.21.2018	
BITÁCORA DE VUELO	OBSERVACIONES.		
	Sin observaciones.		
F.- DOCUMENTACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD			
CERTIFICADO DE TIPO	AERONAVE	MOTOR	HÉLICE
	Sí.	Sí.	Sí.
BITÁCORA DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE	Sin observaciones		
CERTIFICADO DE PESO Y BALANCE	Sin observaciones		