

**INFORME FINAL  
HI 880 GIPPSLAND GA8,  
Aeródromo Arroyo Barril,  
Samaná,  
República Dominicana.**



**16 de marzo 2013**

## **ADVERTENCIA**

El presente informe es un **documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA) de la República Dominicana** en relación con las circunstancias del evento objeto de esta investigación, con sus causas probables.

De conformidad con lo señalado en el Art. 541 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional; y según lo dispuesto en el Art. 269 de la ley 491-06 de aviación civil de la República Dominicana, esta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes graves de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente y de acuerdo a las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos por la que deben regirse las pruebas en un proceso judicial.

Por consecuencia el uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto a la prevención de futuros accidentes e incidentes graves, puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

## ÍNDICE

### SINOPSIS.

#### 1. Información sobre los hechos.

- 1.1 Antecedentes del vuelo.
- 1.2 Lesiones de personas.
- 1.3 Daños a la aeronave.
- 1.4 Otros daños.
- 1.5 Información de la tripulación.
- 1.6 Información de la aeronave.
- 1.7 Información meteorológica.
- 1.8 Ayudas para la navegación.
- 1.9 Comunicaciones.
- 1.10 Información de aeródromo.
- 1.11 Registradores de vuelo.
- 1.12 Información sobre los restos de la aeronave.
- 1.13 Información médica y patológica.
- 1.14 Incendios.
- 1.15 Supervivencia.
- 1.16 Ensayos e investigaciones.

#### 2. Análisis.

- 2.1 Análisis del factor humano.
- 2.2 Análisis del factor material.
- 2.3 Análisis del factor físico.

#### 3. Conclusión.

- 3.1 Hallazgos.
- 3.2 Causas.

#### 4. Recomendaciones sobre seguridad operacional.

#### 5. Anexos.

1. Registros de mantenimiento de la aeronave.
2. Fotos.
3. Vistas aéreas del área del accidente (Imagen satelital de Google Earth).

## SINOPSIS

Propietario/Operador : AERODOMCA  
Marca de la aeronave : GIPPSLAND.  
Fecha del accidente : 16 de marzo 2013.  
Hora del accidente : 08:56 a: m.  
Lugar del accidente : Aeródromo Arroyo Barril (MDAB), Samaná, R.D.  
Personas a bordo : 08 ocupantes.  
Tipo de operación : Comercial de pasajeros.  
Ubicación geográfica del accidente : N 19°11'45.90"  
W 69°25'53.50"

### 1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

#### 1.1 Reseña del vuelo:

El día 16 de marzo del año 2013, siendo las 08:56 a.m., la aeronave matrícula HI 880, un avión monomotor de ala alta, marca Gippsland, modelo GA8, resultó accidentado luego de haber aterrizado por la cabecera 11 de la pista del aeródromo de Arroyo Barril (MDAB) en la provincia de Samaná, República Dominicana. La aeronave en cuestión había despegado del Aeropuerto Internacional de Punta Cana (MDPC) con destino a Arroyo Barril con siete pasajeros.

La aeronave luego de tocar aproximadamente en el primer tercio de la pista, continuó rodando sin disminuir la velocidad de desplazamiento, recorriendo la totalidad de la misma, llegando hasta el umbral de la cabecera 29, donde realizó un giro a la izquierda, luego de recorrer unos 70 metros, la aeronave cayó en una zanja de aproximadamente unos 15 pies de profundidad.

A consecuencia del impacto recibido por la aeronave con la superficie, tres pasajeros resultaron con lesiones graves, otros tres con lesiones leves, un pasajero y el piloto resultaron ilesos, mientras la aeronave resultó con daños sustanciales.

## 1.2 Lesiones a personas.

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total en la aeronave	Otros
Muertos	N/A	N/A	N/A	N/A
Graves	N/A	3	3	N/A
Leves	N/A	3	3	N/A
Ilesos	1	1	2	N/A
Total	1	7	8	N/A

## 1.3 Daños sufridos por la aeronave.

La aeronave como resultado del accidente sufrió los siguientes daños:

- Desprendimiento del tren de aterrizaje de nariz.
- Rotura del parabrisas izquierdo.
- Deformación del fuselaje en la sección frontal.
- Deformación de las palas de la hélice.
- Rotura de la argolla del soporte del arnés de seguridad del asiento # 6.
- Rotura y deformación del riel del asiento # 6.
- Torcedura del asiento # 6.
- Deformación del fuselaje en la parte superior, a la altura de la cabina de mando (cockpit).

## 1.4 Otros daños.

Producto de este evento no fueron causados otros daños.

## 1.5 Información de la tripulación.

### Información del piloto.

- **Habilitaciones** : Avión monomotores y multimotores terrestres e instrumentos.
- **Fecha de nacimiento** : 26 de Julio del 1982.
- **Nacionalidad** : Dominicana.
- **Fecha del último chequeo** : 14 de diciembre del 2012.
- **Total de horas voladas** : 2,586 horas.
- **Total de horas en el tipo** : 1,267.5 horas.

- Total de horas en los últimos 90 días : 130 horas.
- Total de horas en los últimos 30 días : 40 horas.
- Total de horas en las últimas 72 horas : 3.9 horas.
- Total de horas en las últimas 24 horas : 1.5 horas.

#### 1.6 Información sobre la aeronave.

- Matrícula : HI 880.
- Marca : GIPPSLAND.
- No. Serie : 08-132.
- Fabricante : GIPPSLAND.
- Modelo : GA8.
- Tipo de aeronave : Avión.
- Fecha de fabricación de la aeronave : 2008
- Fecha de última inspección de 100 hrs. : 28 de febrero del 2013.
- Total de horas de la aeronave : 1,763.0 hrs.
- Tipo de motor : Reciproco opuesto.
- Cantidad de motores : 01.
- Marca del motor : Lycoming.
- Modelo del motor : IO-540-K1A5
- No. de serie del motor : L-32759-48-E.
- Horas del total del motor : 1,763.0 hrs.
- Potencia del motor : 300 hp.
- Tipo de hélice : Paso variable.
- No. de palas : 03.
- Marca de la hélice : Hartzell.
- Modelo de la hélice : HC-2YR-1BF/f8475R
- No. de serie de la hélice : CH42708B.
- Tipo de combustible utilizado : 100LL.
- Capacidad de combustible total : 87.7 gls.
- Tipo de tren : Triciclo fijo.
- Cantidad de asientos : 08.

#### 1.7 Información meteorológica.

Al momento de la ocurrencia del accidente, las condiciones meteorológicas eran propicias para la operación que se realizaba, existiendo condiciones de lluvia según los datos obtenidos por la Oficina Nacional de Meteorología.

**PRONOSTICOS POR LOCALIDADES**

PROVINCIAS	TIEMPO PREDOMINANTE	T. Máx.	T. min.
Azua	Mayormente nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	33/34	23/24
Santiago	Incremento de la nubosidad con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	30/31	21/22
Duarte	Parcialmente nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	33/34	24/25
Constanza	Nublado con aguaceros y tronadas, aisladas ráfagas de viento en horas de la tarde.	25/26	15/16
Peravia	Medio nublado a nublado aguaceros dispersos y tronadas.	32/33	21/22
San Pedro de Macorís	Medio nublado a nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento tarde y noche.	31/32	20/21
La Romana	Parcialmente nublado con aguaceros dispersos y tronadas.	31/32	20/21
Puerto Plata	Medio nublado en ocasiones con aguaceros dispersos y tronadas.	30/31	21/22
Punta Cana	Aumentos nubosos en ocasiones con aguaceros y tronadas aisladas ráfagas de viento.	29/30	23/24
<b>Samaná</b>	<b>Parcialmente nublado con aguaceros dispersos y tronadas.</b>	<b>30/31</b>	<b>23/24</b>
Montecristi	Aumentos nubosos en ocasiones con chubascos dispersos.	32/23	22/23
La Vega	Nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento tarde y noche.	34/35	20/21
San Juan de la Maguana	Parcialmente nublado con aguaceros y tronadas.	30/31	19/20
Barahona	Mayormente nublado con aguaceros y tronadas.	33/34	22/23

**1.8 Ayudas para la navegación.**

La aeronave estaba equipada con los equipos básicos como son: VOR, ILS, LOC, GPS.

**1.9 Comunicaciones.**

La aeronave tenía los siguientes equipos de comunicación: KING KT 76G, un KNF81. TRANSPONDER.

La aeronave mantuvo comunicación efectiva con las torres de Punta Cana y Arroyo Barril y con el centro de control Santo Domingo.

**1.10 Información de Aeródromo.**

El aeródromo de Arroyo Barril (MDAB), en la Provincia de Samaná, posee una pista de unos 1,421 metros de largo y 20.29 metros de ancho, orientada de Este a Oeste (11-29), con una superficie pavimentada en asfalto, en la cabecera 11, tiene una elevación de 18 m sobre el nivel medio del mar, en la cabecera 29, tiene una elevación de 20 m sobre el nivel medio del mar y en el punto medio de la misma, posee una elevación de 27 m sobre el nivel medio del mar.

Un segmento de la pista no está siendo utilizado para despegues ni aterrizajes en las proximidades de la cabecera 11, por deterioro en la capa asfáltica.

Por ser un aeródromo doméstico, en el mismo no existen los servicios permanentes de ambulancias, de igual manera pudimos constatar que la torre de control no cuenta con los equipos necesarios para grabar las comunicaciones.

### 1.11 Registradores de vuelo.

La aeronave no disponía de registrador de conversaciones de cabina ni de registrador de datos de vuelo (CVR y FDR por sus siglas en inglés), dado que no son requeridos para las aeronaves de su categoría.

### 1.12 Información sobre los restos de la aeronave.

La aeronave no sufrió desprendimientos estructurales ni de sus planos aerodinámicos, producto del impacto luego de caer en la zanja de unos 15 pies de profundidad, ubicada de forma paralela a la pista, a unos 70 metros al norte. La aeronave fue extraída del lugar del accidente y remolcada a la rampa principal del aeródromo de Arroyo Barril. Los daños sufridos fueron detallados más arriba (1.3)



*Vista de la aeronave dentro de la zanja paralela a la pista a unos 70 metros de distancia del eje la pista.*

### 1.13 Información médica y patológica.

El piloto, masculino de 30 años de edad y un pasajero resultaron ilesos en el evento mientras tres (3) pasajeros resultaron con lesiones graves y otros tres con lesiones leves. Los pasajeros fueron conducidos a distintos centros de salud en la ciudad de Samaná, donde recibieron atenciones médicas, según fue la naturaleza de las lesiones.

El mas critico de los lesionados lo fue una del sexo femenino de cuarenta y cuatro (44) años de edad, fue llevada al Centro Médico De Especialidades Samaná, por presentar: “Trauma cerrado de abdomen”, “Ruptura traumática de mesenterio”, Shock hipovolemico”, por lo que fue necesario intervenirla quirúrgicamente.

Otro pasajero del sexo femenino sufrió fractura de la clavícula izquierda.

Un pasajero de sexo masculino sufrió trauma frontal y laceraciones diversas incluyendo laceraciones en el parpado inferior derecho.

Estos pasajeros recibieron asistencias médicas en el Centro Médico Dr. Vicente, en la ciudad de Samaná.

Al piloto al mando le fue practicada la prueba toxicológica, con resultados negativos para la detección de TCH (mariguana), COC (cocaína), OPI (opiáceos), AMP (anfetaminas), MET (metanfetaminas), BAR (barbitúricos), BZO (Benzodiacepinas) y ALCO (alcohol).

No encontrando vestigios de que factores fisiológicos o incapacitantes afectaran su desenvolvimientos en el evento.

#### **1.14 Incendio.**

No hubo incendio en vuelo ni después del impacto.

#### **1.15 Supervivencia.**

Los ocupantes de la aeronave fueron evacuados adecuadamente, auxiliados por el piloto y personal de rescate destacado en el aeródromo, los cuales prestaron los servicios de primeros auxilios a los lesionados, y fueron trasladados en una camioneta a los centros de salud en Samaná, debido a que en dicho aeródromo no hay servicios de ambulancia disponible.

El sistema de arnés presentó deficiencias en su funcionamiento, el correspondiente al asiento numero 6, sufrió el desprendimiento de la argolla de soporte.

También este asiento sufrió deformación en su estructura y en los rieles que lo asegura al piso del avión, ésta deficiencia provocó lesiones graves al ocupante del mismo.

#### **1.16 Ensayos e investigaciones.**

Como parte del proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

En el área del accidente:

- Fotografías de la aeronave.
- Entrevistas a testigos del accidente.
- Marcación geográfica mediante GPS del lugar del accidente.
- Medición de la trayectoria del avión al salir de la pista hasta la zanja.
- Inspección del sistema de frenos del avión.
- Se hicieron contactos con los centros asistenciales donde fueron trasladados los pasajeros con lesiones graves.
- Observación de los daños sufridos por la aeronave.
- Prueba de continuidad de los controles de mando.

## 2. ANÁLISIS.

### 2.1 Análisis del factor humano.

#### **Piloto al mando:**

Masculino de 30 años de edad, de nacionalidad dominicana, al momento de accidentarse, poseía una licencia de piloto comercial con un total de 2,586 hrs y unas 1,265.5 hrs en el tipo de avión.

El día del accidente, siendo aproximadamente las 7:55 a.m., despegó desde el Aeropuerto Internacional de Punta Cana (MDPC), con siete pasajeros a bordo, teniendo como destino el aeródromo domestico de Arroyo Barril (MDAB), en la provincia de Samana, estimando llegar al destino a las 8:36 a.m. el vuelo se realizó bajo las reglas de vuelo visual, para lo cual el piloto mantuvo una altura de 2,500 pies en ruta.

Encontrándose a unas 15 millas del destino, el capitán solicitó a la torre del aeródromo Arroyo Barril (MDAB), las condiciones sobre el campo, las cuales fueron ofrecidas; “pista en uso 11, vientos del norte, con 6 nudos”.

Encontrándose a unas 5 millas se comunicó de nuevo con la torre, donde le informaron que las condiciones en el campo eran, “vientos del norte con 8 nudos” y asignándole secuencia y número para aterrizar ya que tenía otras aeronaves que aterrizarían delante de él.

Durante la espera en el circuito para aterrizar la torre le informó que los vientos seguían del norte, pero ahora con una velocidad entre los 15 y 20 nudos.

Una vez en final para aterrizar por la pista 11, debido al comportamiento del viento, decidió abortar el aterrizaje e irse al aire, para solicitar aterrizar por la pista 29, una vez establecido en la aproximación para la pista solicitada, por las mismas condiciones de componente de viento, decidió de nuevo irse al aire. Dirigiéndose entonces al sur de la estación en espera de que dos aeronaves procedieran a aterrizar y las condiciones le fueran favorables para su aterrizaje.

Solicitó de nuevo a la torre de control le informara sobre el viento, a lo que el controlador le informó que el viento seguía del norte con una velocidad entre los 10 y 12 nudos. Procediendo a aterrizar por la pista 11.

*Según declaraciones del piloto, el aterrizaje se produjo a la altura de la intercepción de la pista (entrada a la rampa), donde un componente viento de cola (oeste – este), aumento su velocidad, el cual trataba de sacarlo de la pista, por lo que él (capitán) se concentró en controlar la aeronave con los pedales y alerón. Al aplicar los frenos estos “no actuaron como él esperaba”, quedándole poca pista para intentar despegar de nuevo y para evitar llegar al final de la pista 29 donde hay un precipicio, decidió realizar un giro a la izquierda, el cual lo llevo hasta caer en la zanja, paralela a la pista ubicada a unos 70 metros al norte.*

El piloto al concentrar su atención en tratar de mantener el control de la aeronave sobre la pista, ante el componente de viento que lo afectaba en ese momento, no observó la velocidad de desplazamiento de la misma, ni la distancia de pista disponible, y cuando intentó detener la aeronave mediante los frenos, los cuales por alguna razón no fueron aplicados correctamente.

Al final de la pista y para que la aeronave no cayera en un precipicio que precede a la cabecera de la pista 29, sometió la aeronave a un giro hacia la izquierda de la misma, este giro llevo la aeronave a caer en una zanja de unos 15 pies de profundidad, donde ésta impactó con velocidad.

Producto del impacto tres de sus ocupantes resultaron con lesiones graves y tres con lesiones leves, mientras la aeronave resulto con daños sustanciales.

A partir del punto donde realizó el aterrizaje, hasta el umbral de la cabecera 29, hay unos 2,859.5 pies, distancia suficiente para que la aeronave accidentada pudiera haber sido detenida en condiciones normales, ya que según la tabla de performance de este avión indica que la distancia para su detención en condiciones más críticas, es de unos 1,230 pies. (ver anexo 1).

## **2.2 Análisis del factor material.**

La aeronave matrícula HI 880, es un avión monomotor marca GIPPSLAND, modelo GA8, de alas altas, con un tren de aterrizaje triciclo fijo, potenciado por un motor reciproco opuesto de 6 cilindros LYCOMING, el cual desarrolla una potencia de 300 hp, con una hélice HARTZEL de paso variable. Certificado en la categoría utilitaria, con capacidad para transportar 7 pasajeros. Con un peso máximo certificado de 4,000 libras.

La misma al momento del accidente mantenía su aeronavegabilidad vigente, pues había sido sometida a una inspección de 100 hrs/anual, en fecha 28 de febrero del 2013, en la que se les cumplieron las directivas de aeronavegabilidad aplicables a su modelo.

Por sus características de diseño y performance, esta aeronave está concebida para operar en pistas relativamente cortas. De acuerdo a su Certificado de Tipo (T.C), la misma puede aterrizar en una distancia de 1,218 pies, en el caso de tener que salvar un obstáculo de 50 pies.

En el lugar del accidente, se procedió a realizar pruebas de continuidad de los controles de vuelo, condición general de la aeronave etc. Observándose que hasta el momento del accidente todo funcionaba apropiadamente.

Verificamos la condición de los calipers del sistema de frenos, instalados en los trenes de aterrizaje principales, los cuales presentaban un buen estado físico y una correcta instalación.

También se verificó la condición de las tuberías del fluido hidráulico de los mismos, los cuales mantenían una buena condición, sin observarse derrames del fluido hidráulico.

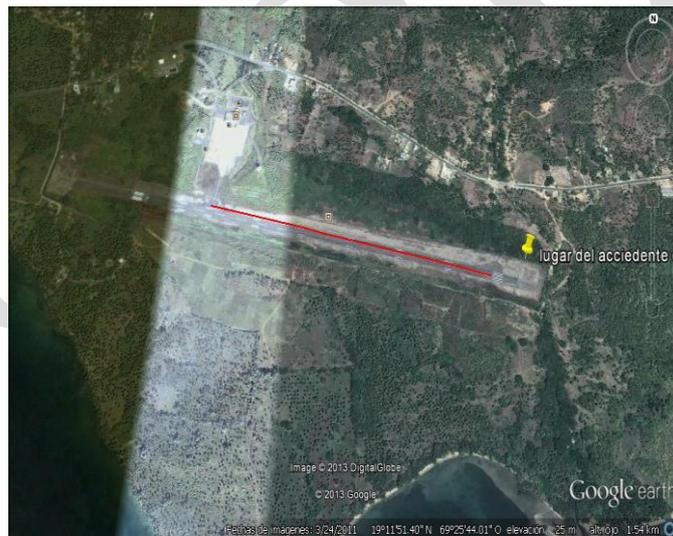
***Todos los sistemas operaron apropiadamente, por lo que éste factor no es causal ni contribuyente en la ocurrencia de éste accidente.***

### 2.3 Análisis del factor físico.

Al momento de la ocurrencia del accidente, la aeronave se encontraba en la fase de aterrizaje y las condiciones meteorológicas eran propicias para la operación que realizaba, existiendo condiciones de lluvia según los datos obtenidos por la Oficina Nacional de Meteorología. El viento predominaba del norte con velocidades variables entre los 15 a 10 nudos.

La pista del aeródromo de Arroyo Barril (MDAB), tiene una longitud de unos 4,263 pies de largo y 60.87pies de ancho, orientada de Este a Oeste (11-29), con una superficie pavimentada en asfalto. Un segmento de la misma próximo a la cabecera 11, no está siendo utilizada para despegues ni aterrizajes, por presentar deterioro en el pavimento.

A partir del punto donde de acuerdo al piloto realizó el aterrizaje, hasta el umbral de la cabecera 29, hay unos 2,859.5 pies, distancia suficiente para que la aeronave accidentada pudiera haber sido detenida en condiciones normales, ya que según la tabla de performance de este avión indica que la distancia para su detención en condiciones más críticas, es de unos 1,230 pies.



Nótese en rojo los 2,859.5 pies disponibles en la pista de Arroyo Barril, luego de tocar frente a la intercepción o entrada a la rampa.

*Las condiciones meteorológicas existentes al momento del accidente eran aptas para la operación que realizaba. Por tanto este factor no es causal ni contribuyente en este accidente.*

## 3. CONCLUSIONES.

### 3.1 Hallazgos.

- Los pasajeros lesionados fueron trasladados en una camioneta, por ausencia de una ambulancia en el aeródromo.

- Debido al alto grado de opacidad que presentan los cristales de la torre de control del aeródromo de Arroyo Barril (MDAB), dificulta la visibilidad para observar con nitidez las aeronaves en movimiento en las áreas circundantes al aeródromo.
- La distancia de la pista era suficiente para detener la aeronave.
- Antes del accidente, otras aeronaves habían aterrizado.
- Los sistemas de controles de vuelo y frenos, no presentaron malfuncionamiento.
- Rotura de la argolla guía del harness del asiento # 6.
- Deformación del asiento y los rieles del asiento # 6

### 3.2 Causa.

Luego de haber analizado los factores humano, material y físico, concluimos que el factor causal de este accidente fue el factor humano, debido a que el piloto aún teniendo suficiente pista, condiciones meteorológicas aptas y habiendo funcionado los sistemas de la aeronave apropiadamente, no detuvo la aeronave sobre la pista.

## 4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL.

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación “CIAA”, investida de su principal misión, la de “**prevenir futuros accidentes e incidentes graves de aviación civil**”, emite las siguientes recomendaciones de seguridad operacional:

- A. A la empresa concesionaria Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI AERODOM, debido a la gran cantidad de operaciones efectuadas diariamente en el aeródromo de Arroyo Barril (MDAB), y la naturaleza de estos vuelos (turísticos), este debería ser dotado de los servicios de una ambulancia que pueda eficientizar el traslado de posibles lesionados ante la ocurrencia de un evento similar.
- B. A la empresa concesionaria Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI AERODOM, que restablezca la condición de visibilidad en la torre de control de éste aeródromo. Debido al alto grado de opacidad que presentan los cristales.

**Concluido por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación, en fecha 13 de enero del año 2014, en la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana.**

**Emmanuel Souffront Tamayo**  
Director CIAA

**Alfonso J. Vásquez Vargas**  
Miembro

**Miguel Isacio Díaz**  
Miembro

# ANEXOS

1. Registros de Mantenimiento y tabla de performance de la aeronave.
2. Fotos de la aeronave.
3. Vista aérea del área del accidente (Imagen Google Earth).

COPLA

**ANEXO 1**

**CAPVELEZ-INSPECTION CHECKLIST - ANNUAL/100 HOURS**  
**AERONAVE**

Registración:	HI880	Propietario:	AERODONCA
Marca/Modelo:	Airvan GA8	Serial No.:	ga8-08-132
Total Time:	1,763.0	Total Cycles:	N/A
Tachometro:	2,018.9	Trabajo No.:	22813
Fecha Inspeccion:	Febrero 28, 2013	W&B:	
Pitot/Static (RAD 91.411)	Feb. 21, 2013	ELT (RAD 91.207):	Feb. 28, 2013
Transponder (RAD 91.413)	Feb. 21, 2013	ELT Battery Due:	Marzo, 2014

**MOTORES**

**Motor No. 1 (L/H)**  
 Fabricante: Lycoming ETSN: 1,763.0 ECSN: N/A  
 Modelo: IO-540-K1A5 ETSO: 1,763.0 ECSO: N/A  
 Serial No. L-32759-48E

**Chequeo de Compresion**  
 Cilindro No. 1: 78/80 Cilindro No. 2: 74/80  
 Cilindro No. 3: 74/80 Cilindro No. 4: 78/80  
 Cilindro No. 5: 78/80 Cilindro No. 6: 78/80

**Motor No. 2 (R/H)**  
 Fabricante: ETSN: ECSN:  
 Modelo: ETSO: ECSO:  
 Serial No.

**Chequeo de Compresion**  
 Cilindro No. 1: Cilindro No. 2:  
 Cilindro No. 3: Cilindro No. 4:  
 Cilindro No. 5: Cilindro No. 6:

**HELICES**

**Helice No. 1 (L/H)**  
 Fabricante: Hartzell PTSN: 1,763.0  
 Modelo: HC-C27E-18F/F8475R PTSO: 1,763.0  
 Serial No. CH42708B

**HELICE No. 2 (R/H)**  
 Fabricante: PTSN:  
 Modelo: PTSO:  
 Serial No.

Items aplicables y detalles que deben incluirse en las Inspecciones Anuales y de 100 Horas (Segun corresponda a la Aeronave en particular) de acuerdo al RAD's 43 Apendice "D", y a los manuales de servicios del fabricante.

Inspeccion anual realizada y certificada por:

*Cecilio A. Pineda Velez*  
 LIC. #00110045689TMA-AI  
**Cecilio Apolinario Pineda Velez**  
 Lic. No. 00110045689TMA-AI



HI880

Printed Date: 3/5/2013. Release Number: 2013-02

Airframe, GA8 Airvan (Pty) Ltd, GA8 - 9 ADs.

\*=Recurring AD % =Superseded AD

- 2005-02-11 - Detect and correct damage of the pilot and copilot control wheels and aileron cable operating arm shafts \*
- 2005-22-02 - Prevent failure of the forward cargo door slide (Superseded by 2010-18-06) % \*
- 2006-19-11 - To require actions to correct the unsafe condition on these products
- 2007-04-12 - Inspection of a high time aircraft has revealed cracks in the Horizontal Stabiliser rear spar splice plate (Superseded by 2009-05-01) % \*
- 2009-05-01 - Cracks in the Horizontal Stabiliser rear spar splice plate and inboard main ribs around the area of the Horizontal Stabiliser rear pivot attachment (Superseded by 2010-10-01) % \*
- 2010-10-01 - To address cracks in the Horizontal Stabiliser rear spar splice plate and inboard main ribs around the area of the Horizontal Stabiliser rear pivot attachment \*
- 2010-10-01R1 - To address cracks in the Horizontal Stabiliser rear spar splice plate and inboard main ribs around the area of the Horizontal Stabiliser rear pivot attachment \*
- 2010-18-06 - To address excessive wear in the forward slide of the cargo door \*
- 2012-24-04 - To address burnt electrical connectors leading to the left-hand wingtip pitot heater

*Certifico haber realizado una Inspeccion de 100 HRS. (Anual a esta aeronave, de acuerdo al RAD 43, Apendice D) y al manual de mantenimiento del fabricante, encontrandose en condiciones Gerenciable para su retorno al servicio.*

A/C.T.T. 1,763.0  
 MOTOR. 1,763.0  
 PROP. 1,763.0  
 TACH. 2,018.9

*Cecilio A. Pineda Velez*  
 LIC. #00110045689TMA

**AD Compliance Report**

AD #	Subject	Date and Hours at Compliance	Recurring Yes/No	Next Due Date/Hours
2005-02-11	Detect and correct damage of the pilot and copilot control wheels and aileron cable operating arm shafts	02/28/13 1,763.0	Yes	n/a
<b>Description:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Component:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Effective Date:</b> 03/04/2005 <b>Supersedes:</b> N/A <b>Superseded By:</b> N/A <b>Compliance:</b> n/a por el s/n de la aeronave. <b>Notes:</b>		<b>Category:</b> Airframe <b>Mechanic name:</b> Cecilio A. Peña Velez <b>Certificate #:</b> 00110045689TMA <b>Authorized Sign.:</b> <i>Cecilio A. Peña Velez</i> LIC. #00110045689TMA		
2005-22-02	Prevent failure of the forward cargo door slide	02/28/13 1,763.0	Yes	Supersedido
<b>Description:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Component:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Effective Date:</b> 11/17/2005 <b>Supersedes:</b> N/A <b>Superseded By:</b> 2010-18-06 <b>Compliance:</b> Supersedido por el AD 2010-18-06 <b>Notes:</b>		<b>Category:</b> Airframe <b>Mechanic name:</b> Cecilio A. Peña Velez <b>Certificate #:</b> 00110045689TMA <b>Authorized Sign.:</b> <i>Cecilio A. Peña Velez</i> LIC. #00110045689TMA		
2006-19-11	To require actions to correct the unsafe condition on these products	02/28/13 1,763.0	No	n/a
<b>Description:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Component:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Effective Date:</b> 10/25/2006 <b>Supersedes:</b> N/A <b>Superseded By:</b> N/A <b>Compliance:</b> p/cw en fecha 31/10/2008 <b>Notes:</b>		<b>Category:</b> Airframe <b>Mechanic name:</b> Cecilio A. Peña Velez <b>Certificate #:</b> 00110045689TMA <b>Authorized Sign.:</b> <i>Cecilio A. Peña Velez</i> LIC. #00110045689TMA		
2007-04-12	Inspection of a high time aircraft has revealed cracks in the Horizontal Stabiliser rear spar splice plate	02/28/13 1,763.0	Yes	Supersedido
<b>Description:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Component:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Effective Date:</b> 03/08/2007 <b>Supersedes:</b> N/A <b>Superseded By:</b> 2009-05-01 <b>Compliance:</b> Supersedido por el AD 2009-05-01 <b>Notes:</b>		<b>Category:</b> Airframe <b>Mechanic name:</b> Cecilio A. Peña Velez <b>Certificate #:</b> 00110045689TMA <b>Authorized Sign.:</b> <i>Cecilio A. Peña Velez</i> LIC. #00110045689TMA		

AD #	Subject	Date and Hours at Compliance	Recurring Yes/No	Next Due Date/Hours
2009-05-01	Cracks in the Horizontal Stabiliser rear spar splice plate and inboard main ribs around the area of the Horizontal Stabiliser rear pivot attachment	02/28/13 1,763.0	Yes	Supersedido
<b>Description:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Component:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Effective Date:</b> 03/02/2009 <b>Supersedes:</b> 2007-04-12 <b>Superseded By:</b> 2010-10-01 <b>Compliance:</b> Supersedido por el AD 2010-10-01 <b>Notes:</b>		<b>Category:</b> Airframe <b>Mechanic name:</b> Cecilio A. Peña Velez <b>Certificate #:</b> 00110045689TMA <b>Authorized Sign.:</b> <i>Cecilio A. Peña Velez</i> LIC. #00110045689TMA		
2010-10-01	To address cracks in the Horizontal Stabiliser rear spar splice plate and inboard main ribs around the area of the Horizontal Stabiliser rear pivot attachment	02/28/13 1,763.0	Yes	1,863.0/next Annual
<b>Description:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Component:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Effective Date:</b> 05/10/2010 <b>Supersedes:</b> 2009-05-01 <b>Superseded By:</b> N/A <b>Compliance:</b> Realizada la inspeccion y no encontrada rajadura en esta inspeccion. <b>Notes:</b>		<b>Category:</b> Airframe <b>Mechanic name:</b> Cecilio A. Peña Velez <b>Certificate #:</b> 00110045689TMA <b>Authorized Sign.:</b> <i>Cecilio A. Peña Velez</i> LIC. #00110045689TMA		
2010-10-01R1	To address cracks in the Horizontal Stabiliser rear spar splice plate and inboard main ribs around the area of the Horizontal Stabiliser rear pivot attachment	02/28/13 1,763.0	Yes	1,863.0/next anual
<b>Description:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Component:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Effective Date:</b> 10/07/2010 <b>Supersedes:</b> N/A <b>Superseded By:</b> N/A <b>Compliance:</b> Realizada la inspeccion y no encontrada rajadura en esta inspeccion. <b>Notes:</b>		<b>Category:</b> Airframe <b>Mechanic name:</b> Cecilio A. Peña Velez <b>Certificate #:</b> 00110045689TMA <b>Authorized Sign.:</b> <i>Cecilio A. Peña Velez</i> LIC. #00110045689TMA		
2010-18-06	To address excessive wear in the forward slide of the cargo door	02/28/13 1,763.0	Yes	100Hrs./Annual
<b>Description:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Component:</b> Airframe - GA8 Airvan (Pty) Ltd - GA8 <b>Effective Date:</b> 08/30/2010 <b>Supersedes:</b> 2005-22-02 <b>Superseded By:</b> N/A <b>Compliance:</b> P/CAW en fecha 01/17/13 <b>Notes:</b> ver log book de la aeronave.		<b>Category:</b> Airframe <b>Mechanic name:</b> Cecilio A. Peña Velez <b>Certificate #:</b> 00110045689TMA <b>Authorized Sign.:</b> <i>Cecilio A. Peña Velez</i> LIC. #00110045689TMA		

## Performance Gippsland GA8

	NORMALLY ASPIRATED	
	IMPERIAL	METRIC
Maximum Take Off Weight.....	4200 lb.....	1905 kg.....
Maximum Landing Weight.....	4000 lb.....	1814 kg.....
Typical Empty IFR Equipped Weight.....	2235 lb.....	1014 kg.....
Maximum Useful Load.....	1965 lb.....	891 kg.....
Optional Cargo Pod Capacity.....	440 lb.....	200 kg.....
FUEL CAPACITY		
*Subject to Operational Approval		
Total.....	92.2 US Gal.....	349 ltr.....
Usable.....	87.7 US Gal.....	332 ltr.....
PERFORMANCE		
*Sea level ISA conditions at MTOW		
TAKE OFF PERFORMANCE AT 2500 RPM		
Ground Roll.....	1378 ft.....	420 m.....
Total Distance Over 50ft Obstacle.....	2067 ft.....	630 m.....
<b>LANDING PERFORMANCE</b>		
<b>Ground Roll.....</b>	<b>525 ft.....</b>	<b>160 m.....</b>
<b>Total Distance Over 50ft Obstacle.....</b>	<b>1230 ft.....</b>	<b>375 m.....</b>
CRUISE PERFORMANCE		
Fuel Consumption.....	15.6 US Gal/hr....	59 ltr/hr.....
Endurance (No Reserve).....	.....	5.6 hrs.....
CLIMB PERFORMANCE		
Rate Of Climb, Sea Level, MTOW		
	731 ft/min.....	223 m/min.....
STALL SPEED KCAS MTOW		
4200lbs (1905 kg)		
Flaps Up, Power Off Stall Speed (0° Flap).....	.....	64KCAS.....
Flaps Down, Power Off Stall Speed (38° Flap)....	.....	57KCAS.....
Certified Operating Ceiling.....	20,000 ft.....	6096 m.....
Certified Operating Ceiling.....	20,000 ft.....	6096 m.....
POWER PLANT & PROPELLER		
	Textron Lycoming IO-540-K1A5- 6 Cylinder Direct Drive Fuel Injected Engine-300 HP @ 2700 RPM	

**ANEXO 2**



Estado en que finalmente reposó la aeronave, luego de caer en la zanja.



Otra vista de cómo descansó la aeronave dentro de la zanja.



Vista de la aeronave, lado izquierdo.



Rotura del parabrisas izquierdo.



Nótese la deformación del fuselaje en el área del motor.



Rueda del tren de aterrizaje de nariz roto, quedó debajo del fuselaje.



**Nótese la rotura por esfuerzo de la argolla de soporte del arnés de seguridad del asiento numero 6.**



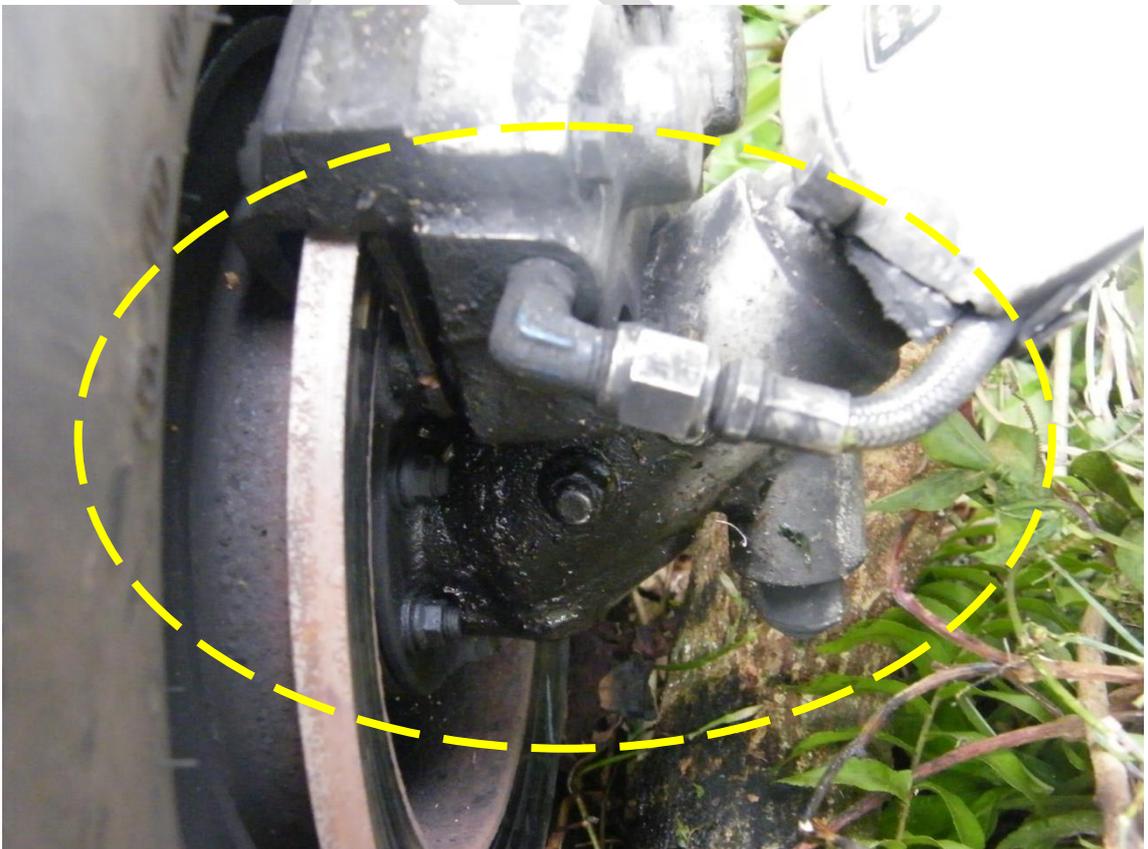
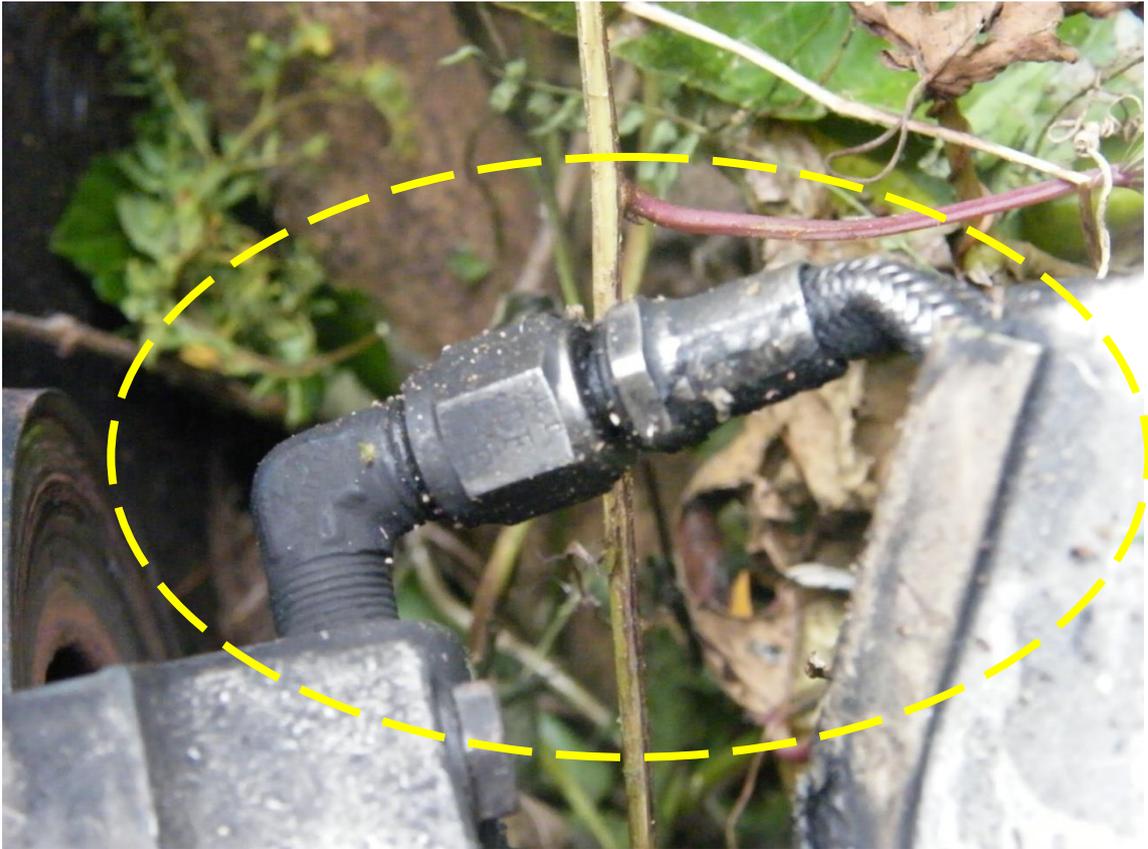
**Otra vista de la rotura de la argolla del arnés del asiento numero 6**



Conexión de la tubería del fluido hidráulico de los frenos lado izquierdo, nótese que no hay ninguna fuga de líquido de frenos.



Otra vista del sistema de frenos del lado izquierdo, sin ninguna fuga.



Nótese la conexión de la tubería del fluido hidráulico del freno derecho, sin derrame.

**ANEXO 3**

