

**INFORME FINAL
HI 865 Robinson 44,
Cevicos, Sánchez Ramírez,
República Dominicana.**



28 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 : Republic Air Service. (REPAIR)
 Marca de la aeronave : Robinson 44.
 Fecha del accidente : 28 de marzo 2013.
 Hora del accidente : 12:50 pm.
 Lugar del accidente : Cevicos, Sánchez Ramírez, República Dominicana.
 Personas a bordo : 01.
 Tipo de operación : Comercial.
 Ubicación geográfica del accidente : N 18°57'60"
 W 69°59'01"

1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.**1.1 Reseña del vuelo:**

El día 28 de marzo del año 2013, siendo las 12:45 p.m., la aeronave matrícula HI 865, un helicóptero monomotor, marca Robinson, modelo R44, despegó del Aeropuerto Internacional La Isabela, Dr. Joaquín Balaguer (MDJB), con destino a Puerto Plata. Dicha aeronave resultó accidentada luego de haber realizado un aterrizaje de precaución, por haber percibido un fuerte olor a humo durante el vuelo, el aterrizaje se realizó en una finca dedicada a la ganadería, ubicada en las proximidades de la comunidad de Cevicos, en la provincia Sánchez Ramírez (Cotuí). Luego de haber efectuado dicho aterrizaje, la aeronave se incendió. En éste evento el capitán, único a bordo, resultó ileso, y la aeronave resultó con daños sustanciales producto del incendio.

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	N/A	N/A	N/A
Leves	N/A	N/A	N/A	N/A
Ilesos	01	N/A	01	N/A
Total	01	N/A	01	N/A

1.3 Daños sufridos por la aeronave.

La aeronave afectada por el incendio, sufrió daños sustanciales en las siguientes áreas:

- cabina de mando y pasajeros,
- aspas del rotor principal,
- compartimiento del motor ,
- transmisión principal y controles del rotor principal,
- tanque de combustible derecho.
- Parte delantera del botalón trasero

1.4 Otros daños.

Producto de éste evento no fueron causados otros daños.

1.5 Información de la tripulación.

Información del piloto.

- Habilitaciones : Helicópteros, R22, R44, Bell 206.
- Fecha de nacimiento : 15 junio del 1979.
- Nacionalidad : Dominicana.
- Fecha del último chequeo : 09 de diciembre del 2012.
- Total de horas voladas : 1,700 horas.
- Total de horas en el tipo : 1,000 horas.
- Total de horas en los últimos 90 días : 10 horas.
- Total de horas en los últimos 30 días : 03 horas.
- Total de horas en las últimas 72 horas : 0 horas.
- Total de horas en las últimas 24 horas : 0 horas.

1.6 Información sobre la aeronave.

- Matrícula : HI 865.
- Marca : Robinson.
- No. Serie : 12136.
- Fabricante : Robinson.
- Modelo : R 44.
- Tipo de aeronave : Helicóptero.
- Fecha de fabricación de la aeronave : 2008
- Fecha de última inspección de 100 hrs. : 15 de enero del 2013.
- Total de horas de la aeronave : 1,157.8 hrs.
- Tipo de motor : Reciproco opuesto.
- Cantidad de motores : 01.
- Marca del motor : Lycoming.
- Modelo del motor : IO-540-AE1A5
- No. de serie del motor : L-32556-48E.
- Horas del motor : 1,157.8 hrs.
- Potencia del motor : 300 hp.
- No. de palas : 02.
- Tipo de combustible utilizado : 100LL.
- Tipo de tren de aterrizaje : Esquíes.
- Cantidad de asientos : 04

1.7 Información meteorológica.

INFORME DEL TIEMPO JUEVES 28 MARZO 2013.

INFORME DEL TIEMPO

Jueves 28 de marzo del 2013 a las 6:00a.m. Válido hasta el sábado 30 de marzo del 2013 a las 6:00 p.m.

SISTEMA FRONTAL LOCALIZADO EN LA PARTE ORIENTAL DEL PAIS

La nubosidad asociada al sistema frontal localizado en la parte oriental del país, continúa incidiendo sobre nuestro territorio, manteniendo las condiciones favorables para la ocurrencia de lluvias débiles a moderadas en ocasiones con aisladas ráfagas de viento principalmente hacia las regiones norte, noreste, sureste y la cordillera Central.

Para las próximas 24 a 48 horas seguiremos con la ocurrencia de lluvias débiles a moderadas acompañadas de ráfagas de viento ocasionales sobre las regiones norte, noreste y la cordillera Central.

Las temperaturas seguirán agradables durante la noche y primeras horas de la mañana, debido al viento predominante del noreste.

Por otro lado, las condiciones marítimas del país se encuentran óptimas para todo tipo de actividades acuáticas en las playas, que no están prohibidas por los organismos de protección Civil.

Finalmente, se mantiene el llamado a la población de hacer uso racional del agua, debido a la persistencia de la sequía estacional que se manifiesta en casi todo el país.

Distrito Nacional. Parcialmente nublado en ocasiones con lluvias débiles.

Santo Domingo Norte. Medio nublado en ocasiones con lluvias débiles.

Santo Domingo Oeste. Parcialmente nublado en ocasiones con lluvias débiles.

Santo Domingo Este. Aumentos nubosos ocasionales con lluvias débiles.

Para el gran Santo Domingo las temperaturas máximas estarán entre 28°C y 30°C y las mínimas entre 17 y 20 °C.

Resumen. Sistema frontal sobre la parte oriental del país. Temperaturas agradables. Condiciones marítimas óptimas para actividades acuática, para el uso de las playas donde lo permitan los organismos de protección Civil.

1.8 Ayudas para la navegación.

La aeronave estaba equipada con los equipos básicos como son: VOR y GPS portátil.

1.9 Comunicaciones.

La aeronave tenía los siguientes equipos de comunicación: VHF COM, Bendix King KY196A, Transponder Garmin GTx330

1.10 Información de aeródromo.

N/A

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, en el evento, pero producto del incendio que se propagó después del aterrizaje la aeronave se quemó casi en su totalidad.



1.13 Información médica y patológica.

El piloto, masculino de 33 años de edad, único ocupante, resultó ileso en el evento y abandonó la aeronave por sus propios medios.

1.14 Incendio.

De acuerdo a la declaración del piloto, el incendio se inició en pleno vuelo, por lo que se vio precisado a buscar un lugar para aterrizar de inmediato.

El fuego se propagó hacia la parte delantera del helicóptero luego del aterrizaje, consumiendo la aeronave casi en su totalidad.

1.15 Supervivencia.

El piloto de la aeronave, único ocupante, resultó ileso en este accidente, abandonó la aeronave por sus propios medios y luego fue trasladado al Aeropuerto Internacional la Isabela Dr. Joaquín Balaguer (MDJB) por una unidad aérea de la Policía Nacional.

1.16 Ensayos e investigaciones.

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

En el área del accidente:

- Fotografías aéreas del área del accidente.
- Fotografías de la aeronave.
- Marcación geográfica mediante GPS del lugar del accidente.
- Observación de los daños sufridos por la aeronave.

2. ANÁLISIS.

2.1 Análisis del factor humano.

Piloto al mando:

Masculino de 33 años de edad, de nacionalidad dominicana, al momento de accidentarse, poseía una licencia de piloto comercial con un total de 1,700 hrs, y unas 1,000 hrs, en el tipo de aeronave.

El día del accidente, siendo aproximadamente las 12:45 p.m., despegó desde el aeropuerto Internacional La Isabela, Dr. Joaquín Balaguer (MDJB), como único ocupante, teniendo como destino un hotel ubicado en la provincia de Puerto Plata, el vuelo se realizaría bajo las reglas de vuelo visual.

Luego de unos minutos de vuelo, el capitán cambio de frecuencia para comunicar su plan de vuelo a información Santo Domingo y solicitar las condiciones meteorológicas en el área del Aeropuerto Internacional de Puerto Plata Gregorio Luperón (MDPP), éste estaba cerrado para vuelos visuales, las mismas condiciones regían para el Aeropuerto Internacional de el Catey Samaná (MDCY), Por lo que decidió dirigirse al Aeropuerto Internacional del Cibao (MDST), en Santiago de los Caballeros, información Santo Domingo le informó que en el área de Santiago las condiciones meteorológicas estaban aptas para las operaciones de vuelo visuales.

Según declaraciones del capitán; cuando se encontraba volando aproximadamente a unos 800 pies y unas 5 millas al sur del municipio de Cevicos, Provincia Sánchez Ramírez, éste percibió un olor a quemado e inmediatamente comenzó a fallar el motor y simultáneamente las RPM del rotor disminuyeron paulatinamente. Es cuando decide realizar una autorrotación eligiendo para ello un pastizal de una finca ganadera ubicada en las coordenadas. N 18°57'60", W 69°59'01", con una elevación de 139 metros sobre el nivel medio del mar.

Pudimos observar en el lugar del evento que el aterrizaje fue realizado de forma controlada, ya que no se observaron marcas en el terreno que indicaran deslizamientos de los esquíes del helicóptero propios de cuando se realiza un aterrizaje mediante una autorrotación.

El aterrizaje de la aeronave se realizó orientado de norte a sur a favor del viento, lo que facilitó que el incendio se propagara hacia la parte delantera de la misma la cual, resultó con daños sustanciales.

El capitán fue extraído del lugar del siniestro, por una unidad aérea de la policía nacional y conducido al hospital de la misma institución.

2.2 Análisis del factor material.

La aeronave matrícula HI 865, un helicóptero monomotor marca Robinson, modelo R44, con un tren de aterrizaje de esquíes, potenciado por un motor recíproco opuesto de 6 cilindros LYCOMING, el cual desarrolla una potencia de 300 hp, certificado en la categoría normal y con capacidad para transportar 3 pasajeros.

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 septiembre del 2012, en la que se les cumplieron las directivas de aeronavegabilidad aplicables a su modelo.

Así como también había sido sometida a una inspección de 50 horas en fecha 15 de enero del 2013, en la cual se le practicaron los trabajos que establecen los manuales de los fabricantes de la aeronave y del motor.

La aeronave fue aterrizada orientada de norte a sur, 180 grados opuestos a su trayectoria de vuelo, con el viento de cola, esto permitió que el fuego se desplazara rápidamente hacia la parte delantera del aparato.

Según se pudo observar los daños ocasionados por las llamas, presumimos que el incendio tuvo como lugar de inicio, la parte derecha de la aeronave.

Debido a la destrucción de la aeronave causada por el fuego, no fue posible establecer qué produjo el incendio.

2.3 Análisis del factor físico.

El terreno donde se realizó el aterrizaje, es de superficie llana, rodeado de promontorios y dedicado a pastizales.

Al momento de la ocurrencia del accidente, 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 noreste, con velocidades variables entre los 15 a 10 nudos.

La ONAMET mantiene ALERTA METEOROLOGICA contra desbordamientos de ríos, arroyos y cañadas e inundaciones repentinas, así como deslizamientos de tierra para la provincia de Monseñor Nouel y se adicionan La Vega, El Gran Santo Domingo, Monte Plata, Sánchez Ramírez, San Pedro de Macorís, Duarte y Hato Mayor.

Distrito Nacional. Nublado con aguaceros, tormentas eléctricas y aisladas ráfagas de viento en la tarde y noche.

Santo Domingo Norte. Mayormente nublado con aguaceros, tormentas eléctricas y aisladas ráfagas de viento tarde y noche.

Santo Domingo Oeste. Parcialmente nublado con aguaceros, tormentas eléctricas y aisladas ráfagas de viento tarde y noche.

Santo Domingo Este. Nublado con aguaceros, tormentas eléctricas y aisladas ráfagas de viento en la tarde y noche.

Para el gran Santo Domingo. Temperaturas máximas entre 28°C y 30°C y las mínimas entre 22°C y 23°C.

Resumen. Vaguada sobre el país. Aguaceros, tormentas eléctricas y aisladas ráfagas de viento en gran parte del territorio nacional.

PRONOSTICOS POR LOCALIDADES

PROVINCIAS	TIEMPO PREDOMINANTE	T. max.	T. min.
Santiago	Mayormente nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	31/32	20/21
Azua	Parcialmente nublado con aguaceros y aisladas tronadas.	32/33	23/24
Duarte	Nublado con aguaceros moderados a fuertes en ocasiones, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	31/32	23/25
Constanza (Prov. La Vega)	Aguaceros moderados a fuertes en ocasiones, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	25/27	13/14
Peravia	Parcialmente nublado con aguaceros esporádicos y tronadas.	30/31	21/22
San Pedro de Macorís	Nublado en ocasiones con aguaceros dispersos y tronadas.	31/32	21/22
La Romana	Aguaceros y tronadas.	31/32	21/22
Puerto Plata	Mayormente nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	32/33	21/22
La Altagracia	Nublado con aguaceros moderados a fuertes en ocasiones, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	30/31	24/25
Samaná	Nublado con aguaceros moderados a fuertes en ocasiones y tronadas.	31/32	22/23
Montecristi	Medio nublado con aguaceros esporádicos.	32/33	21/22
La Vega	Mayormente nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	30/31	19/20
San Juan de la Maguana	Mayormente nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento.	30/31	18/19
Barahona	Medio nublado con aguaceros dispersos y tronadas.	32/33	24/25

3. CONCLUSIONES.

3.1 Hallazgos.

- El helicóptero fue aterrizado 180 grados opuesto a la trayectoria del vuelo, con viento de cola.
- No se observaron rastros en el lugar del aterrizaje que evidenciara que la aeronave fuera aterrizada mediante una autorrotación.
- Las partes de la aeronave derretidas por el fuego muestran que el incendio se desarrolló cuando la aeronave se encontraba en tierra.

3.2 Causa.

Luego de haber analizado los factores humano, material y físico, no fue posible establecer la causa que originó el incendio que destruyó casi en su totalidad la aeronave, por carecer de las evidencias necesarias.

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”**.

En este caso no hace ninguna recomendación de seguridad operacional.

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

COPIA

ANEXOS

1. Copia de la matricula y registros de mantenimiento de la aeronave.
2. Fotos.
3. Vista aérea del área del accidente (ImagenGoogle Earth).

 REPUBLICA DOMINICANA INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC) CERTIFICADO DE MATRÍCULA DE AERONAVE 			
1. MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA HI865	2. FABRICANTE Y MODELO ROBINSON HELICOPTER COMPANY R44	3. NO. DE SERIE DE LA AERONAVE 12136	
4. EMITIDO A: REPUBLIC AIRLINES COMPANY, S. A. <input checked="" type="checkbox"/> PROPIETARIO <input type="checkbox"/> ARRENDATARIO		5. DIRECCION: Ave. Helios #4, Bella Vista. D. N. Santo Domingo, República Dominicana	
		6. PERIODO DEL ARRENDAMIENTO	
7. TERMINOS Y CONDICIONES De conformidad con el art. No 91 de la Ley de Aviación Civil, No. 491-06, de fecha 22 de Diciembre de 2006, esta matrícula no es considerada como prueba de propiedad, en ningún procedimiento conforme a las leyes Dominicanas, en el caso que la propiedad de la aeronave pudiera estar cuestionada.			
8. CERTIFICACIÓN Se certifica que la aeronave descrita anteriormente ha sido inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves, del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), de conformidad con el Convenio de Chicago, de fecha 7 de Diciembre de 1944, con la Ley de Aviación Civil No. 491-06 y el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD).			
9. FECHA DE EMISIÓN 14/05/2010	10. NOMBRE REPRESENTANTE IDAC José Tomás Pérez	11. FIRMA 	12. CARGO Director General
IDAC 4000-1		INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC)	

ANEXO 1

COPY

INSPECTION & MAINTENANCE RECORD		
DATE	TOTAL TIME	INSPECTION OR MAINTENANCE PERFORMED AGENCY & CERTIFICATE NO.
 REPR032A AEROPUERTO INTERNACIONAL LA ISABELA HANGAR 32, HIGUERO, SANTO DOMINGO, REPUBLICA DOMINICANA 11301. INFO@REP-AIR.NET WWW.REP-AIR.NET TEL.:(809) 826-4354 FAX:(809) 826-4072		

ENGINE LOG

Aeronave: **ROBINSON R44** S/N: 12136 Matrícula: **HI865** A/C T.T.: **1157.8 Hrs** Orden de Trabajo No: **562**
 Motor: **Lycoming IO 540-AE1A5** S/N: L-32556-48E Eng. T.T.: **1157.8 Hrs** A/C Hobb: **52.8 Hrs** Fecha: **15. Enero, 2013**

Se cumplió inspección de 50 Hrs. según lo listado en el Capítulo 2.0 del Manual de Mantenimiento de ROBINSON R44 sección 2.400 y la sección 4 del Manual Operacional de Lycoming pags 4-2/4-4. Se reemplazo el filtro de aceite P/N CH48108-1 y serviciado el sistema con 9 Qts de aceite Aerohell 100W Plus. Fueron reemplazadas 6 de las bujias P/NREN38E, el resto de las bujias fueron limpiadas y calibradas nuevamente. Se cumplió el **SB 480** recurrente. Fue reemplazado el filtro de aire P/N C771-2. Se realizó track and balance del fan del rotor quedando 0.13 IPS 8:45 horas dentro de la tolerancia de acuerdo al manual de mantenimiento de Robinson. Fue chequeada la compresión de los cilindros quedando con los siguientes valores: #1 77/80, #2 76/80, #3 78/80, #4 76/80, #5 75/80, #6 79/80.

Se efectuó Run-Up de motor notandose todos los parámetros en norma y no se observo derrame de ningún fluido de trabajo. Todos los procedimientos y trabajos se ejecutaron según el Manual de Mantenimiento de Robinson R44

Dicha aeronave se encuentra aeronavegable y está lista para retornar al servicio. Detalles del cumplimiento de los trabajos efectuados descansan en los archivos de este taller bajo la correspondiente Orden de Trabajo.


 RAD 145
 Johan Liriano
 Gerente Mantenimiento REP-AIR Aviation

INSPECTION & MAINTENANCE RECORD		
DATE	TOTAL TIME	INSPECTION OR MAINTENANCE PERFORMED AGENCY & CERTIFICATE NO.
 REPR032A AEROPUERTO INTERNACIONAL LA ISABELA HANGAR 32, HIGUERO, SANTO DOMINGO, REPUBLICA DOMINICANA 11301. INFO@REP-AIR.NET WWW.REP-AIR.NET TEL.:(809) 826-4354 FAX:(809) 826-4072		
ENGINE LOG		
Aeronave: ROBINSON R44 S/N: 12136 Matrícula: HI865 A/C T.T.: 1105.0 Hrs Orden de Trabajo No: 549 Motor: Lycoming IO 540-AE1A5 S/N: L-32556-48E Eng. T.T.: 1105.0 Hrs A/C Tach: 000.0 Hrs Fecha: 28. Sept. 2012		
Se cumplió inspección 100 Hrs según lo listado en el Capítulo 2.0 del Manual de Mantenimiento de ROBINSON R44 sección 2.400 Rev. Abril 2012 y la sección 4 del Manual Operacional de Lycoming pags 4-2/4-4. Fue reemplazado el filtro de aceite P/N CH48108-1 y serviciado el sistema con 9 Qts de aceite Aerohell Plus. Fueron limpiadas y calibradas las bujias. Fue chequeada la compresion de los cilindros resultando como: #1 76/80, #2 71/80, #3 77/80, #4 74/80, #5 74/80 y #6 76/80. Se cumplieron los Boletines de Servicio recurrentes SB 480, SB342 y SB348 .		
Se efectuó Run-Up de motor notandose todos los parámetros en norma y no se observo derrame de ningún fluido de trabajo. Todos los procedimientos y trabajos se ejecutaron según el Manual de Mantenimiento de Robinson R44		
Dicha aeronave se encuentra aeronavegable y está lista para retornar al servicio. Detalles del cumplimiento de los trabajos efectuados descansan en los archivos de este taller bajo la correspondiente Orden de Trabajo.		
 RAD 145 Evelio Cárdenas Control de Calidad REP-AIR Aviation		

INSPECTION RECORD
F.A.R. 43.11-91.409

DATE	AIRCRAFT TIME IN SERVICE	KIND OF INSPECTION-STATUS & DISCREPANCY LIST SIGNATURE — CERT. NO. OF PERSON APPROVING OR DISAPPROVING AIRCRAFT FOR SERVICE



REPR032A
 AEROPUERTO INTERNACIONAL LA ISABELA HANGAR 32,
 HIGUERO, SANTO DOMINGO, REPUBLICA DOMINICANA 11301.
 INFO@REP-AIR.NET WWW.REP-AIR.NET
 TEL.:(809) 826-4354 FAX:(809) 826-4072



AIRFRAME LOG

Aeronave: **ROBINSON R44** S/N: **12136** Matricula: **HI865** A/C T.T.: **1157.8 Hrs** Orden de Trabajo Ng: **562**
 A/C Hobb: **52.8 Hrs** Fecha: **15. Enero. 2013**

Durante el cumplimiento de la inspección de 50 Hrs al motor de esta aeronave fueron corregidos puntos de corrosión en el fan del motor, Hub del rotor principal y en el Hub del rotor de cola. Fue reemplazado Rod End del Pull Tube del colectivo y fue realizado el track and balance de dicho rotor.

Se efectuó Run-Up de motor notandose todos los parámetros en norma y no se observo derrame de ningún fluido de trabajo. Todos los procedimientos y trabajos se ejecutaron según el Manual de Mantenimiento de Robinson R44

Dicha aeronave se encuentra aeronavegable y está lista para retornar al servicio. Detalles del cumplimiento de los trabajos efectuados descansan en los archivos de este taller bajo el correspondiente Orden de Trabajo.


RAD 145
 Johan Liriano
 Gerente Mantenimiento REP-AIR Aviation

COPIA

COPIA

ANEXO 2



Estado en que quedó la aeronave destruida por el incendio.



Ilustración 1 Lado izquierdo de la aeronave.

Estado en que quedó la aeronave destruida por el incendio.



Parte superior del lado izquierdo de la aeronave.





Lado izquierdo de la aeronave.







Parte posterior del helicóptero, no fue afectado por el fuego.



El sistema anti-torque del helicóptero al igual que la guarda de protección del mismo no presentaron ningún daño



Nótese el área en el pasto, no se observan marcas de rastros de que se haya realizado un recorrido de los patines del helicóptero que evidencien que se haya realizado un aterrizaje mediante una autorrotación



El sistema de embrague (Clutch), del helicóptero, sufrió la calcinación de las correas que le transmiten movimiento desde el motor.

ANEXO 3

COPIA

