

**INFORME FINAL
N8806R, Czech SportCruiser
Aeropuerto Int. del Cibao
República Dominicana.**



30062013

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.

INDICE

SINOPSIS	1
1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.	1
1.1 Reseña del vuelo:.....	1
1.2 Lesiones a personas.	1
1.3 Daños sufridos por la aeronave.	2
1.4 Otros daños.	2
1.5 Información de la tripulación.	2
a) Información del piloto.	2
1.6 Información sobre la aeronave.	3
1.7 Información meteorológica.....	3
1.8 Ayudas para la navegación.	5
1.9 Comunicaciones.	5
1.10 Información de aeródromo.	5
1.11 Registradores de vuelo.....	5
1.12 Información sobre los restos de la aeronave.....	5
1.13 Información médica y patológica.	6
1.14 Incendio.	6
1.15 Supervivencia.....	6
1.16 Ensayos e investigaciones.	6
2. ANÁLISIS.....	7
2.1 Análisis del factor humano.	7
2.2 Análisis del factor material.....	7
2.3 Análisis del factor físico.....	8
3. CONCLUSIONES.....	8
3.1 Hallazgos.	8
3.2 Causa.	8
4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL.	8
Apéndice 1.....	11
Apéndice 2.....	16
Apéndice 3.....	19

ABREVIATURAS

CIAA	Comisión investigadora de Accidentes de Aviación.
DME	(Distance Measuring Equipment) es un sistema electrónico que permite establecer la distancia entre éste y una estación emisora. Proporciona una medición de la distancia (según la velocidad) al suelo (groundspeed o GS).
FT	Pies (unidad de medida).
FDR	Registrador de vuelo (caja negra) dispositivo que, principalmente en las aeronaves y coches motores o locomotoras de trenes, registra la actividad de los instrumentos y las conversaciones en la cabina. Su función es almacenar datos que, en caso de un accidente, permitan analizar lo ocurrido en los momentos previos.
GPS	Sistema de Posicionamiento Global.
HP	Caballos de fuerza.
IDAC	Instituto de Aviación Civil.
JAC	Junta de Aviación Civil.
METAR	Informe meteorológico ordinario de aeródromo (en clave meteorológica).
NOTAM	Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.
NM	Millas Náuticas.
NE	Noreste.
NW	Noroeste.
ONAMET	Oficina Nacional de Meteorología.
PC	Piloto Comercial.
PP	Piloto Privado.
QNH	Reglaje de la sub escala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.
QFU	Dirección magnética de la pista.
QFE	Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista).
SE	Sureste.
SHP	(shaft horsepower) Potencia entregada al eje de accionamiento de un motor, tal como se mide por un medidor de torsión.
STALL	En aerodinámica, la pérdida es una condición en la cual el ángulo de ataque supera el punto a partir del cual la sustentación comienza a reducirse.
SW	Suroeste.
TWR	Control de aeródromo o torre de control de aeródromo.
UHF	Frecuencia ultra alta [300 a 3 000 MHz].
VFR	Reglas de vuelo visual.
VHF	Muy alta frecuencia [30 a 300 MHz].
VOR	Radiofaro omnidireccional VHF.
VORTAC	VOR y TACAN combinados.
UTC	Tiempo universal coordinado.

SINOPSIS

- Propietario/Operador : Privado.
- Marca de la Aeronave : Czech SportCruiser.
- Fecha del evento : 30 de junio del 2013.
- Hora aprox. del accidente : 06:40 p.m.
- Lugar del evento : Aeropuerto Internacional del Cibao, Santiago, Rep. Dom.
- Personas a bordo : 02 ocupantes.
- Tipo de operación : Privado.
- Ubicación geográfica del accidente : N 19° 24' 22"
W 70° 36' 17"

1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo:

El día 30 de junio del 2013, siendo aproximadamente 06:40 p.m., la aeronave Czech SportCruiser, matrícula N8806R, resultó accidentada en el Aeropuerto internacional del Cibao, Santiago, República Dominicana la misma había volado unos 30 minutos aproximadamente en el área circundante a dicho aeropuerto, en la fase de aterrizaje, el tren de nariz colapsó al hacer contacto con la pista, recorriendo una distancia de unos 20 metros después del punto donde la nariz hizo contacto con el terreno. Como resultado de este evento sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños menores.

1.2 Lesiones a personas.

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total en la aeronave	Otros
Muertos	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ilesos	02	0	02	0
Total	02	0	02	0

1.3 Daños sufridos por la aeronave.

La aeronave como resultado de este evento sufrió los siguientes daños:

- Rotura del tubo del tren de aterrizaje de nariz.
- Rotura de una pala de la hélice.
- Laceración de la parte inferior de la nariz.

1.4 Otros daños.

En éste evento no se produjeron otros daños.

1.5 Información de la tripulación.

a) Información del piloto.

- | | |
|---|---------------------------------|
| • Habilitaciones. | : Avión monomotores terrestres. |
| • Fecha de nacimiento. | : 15 de abril 1985. |
| • Nacionalidad. | : Dominicana. |
| • Fecha del último chequeo médico. | : 22 de septiembre 2011. |
| • Total de horas voladas. | : 57.7 hrs. |
| • Total de horas en el tipo. | : 57.7 hrs. |
| • Total de horas en los últimos 90 días. | : 1.9 hrs. |
| • Total de horas en los últimos 30 días. | : 1.9 hrs. |
| • Total de horas en las últimas 72 horas. | : 0 hrs. |
| • Total de horas en las últimas 24 horas. | : 0 hrs. |
| • Horas de inicio de actividad aérea. | : 06:00 p.m. |
| • Descanso previo a la hora de comienzo. | : 24 hrs. |

1.6 Información sobre la aeronave.

• Matrícula	: N 8806R.
• No. Serie	: 07SC054.
• Marca	: SportCruiser.
• Fabricante	: Czech Aircraft Works.
• Modelo	: SportCruiser.
• Tipo de aeronave	: Avión ultraligero deportivo.
• Fecha de fabricación de la aeronave	: 2007.
• Total de horas de la aeronave	: 1409.4 hrs.
• Tipo de motor	: Reciproco.
• Cantidad de motores	: 01.
• Marca del motor	: Bombardier
• Modelo del motor.	: Rotax 912ULS.
• No. de serie del motor	: 07SC054.
• Total de horas motor	: 1409.4 hrs.
• Potencia del motor	: 100 hp.
• Cantidad de palas	: 03.
• Marca de la hélice.	: Woodcomp.
• Modelo de la hélice.	: 170/3/R.
• Fecha de última inspección de 100 hrs.	: 17/05/2013.
• Tipo de combustible utilizado	: 100LL.
• Peso vacío	: 824.5 lbs.
• Peso al despegue	: 1323 lbs.
• Tipo de tren	: Triciclo fijo.

1.7 Información meteorológica.

Al momento de la ocurrencia del accidente, las condiciones meteorológicas eran propicias para la operación que realizaba. Las condiciones ofrecidas por los servicios ATC del Aeropuerto Internacional del Cibao el día del accidente fueron las siguientes:

“Pista en uso 11, viento desde los 130 grados con 03 nudos, visibilidad superior a los 10 km., techo con nubes dispersas a una altitud superior a los 1000 pies y QNH 30.03”.

INFORME DEL TIEMPO DEL DIA 30 DE JUNIO DE 2013 A LAS 06:00AM

Domingo 30 de junio del 2013 a las 6:00 a.m. válido hasta el martes 02 de julio del 2013 a las 6:00 a.m.

ONDA TROPICAL AL ESTE DE PUERTO RICO

Las condiciones del tiempo seguirán dominadas por una vaguada y el viento predominante del este/sureste incidiendo sobre nuestro país, originando algunos chubascos con tronadas durante la tarde y primeras horas de la noche hacia las regiones noreste, sureste y la cordillera Central.

Por otro lado, la onda tropical localizada al este de Puerto Rico incrementara la nubosidad y las precipitaciones a partir de esta noche, esperándose su mayor actividad mañana.

Finalmente, se informa que la zona de aguaceros y tormentas eléctricas localizada al Oeste del Mar Caribe asociada con una onda tropical, se mantiene con muy bajas probabilidades para convertirse en ciclón tropical en las próximas 48 horas. **Esta zona de aguaceros no representa ningún peligro para nuestro país.**

Distrito Nacional. Nubes dispersas aumentando en ocasiones con chubascos aislados en horas de la tarde.

Santo Domingo Norte. Aumentos nubosos en ocasiones con chubascos aislados en horas de la tarde y noche.

Santo Domingo Oeste. Nubes dispersas aumentando en ocasiones con chubascos aislados en horas de la tarde.

Santo Domingo Este. Incrementos nubosos ocasionales con chubascos aislados en horas de la tarde y noche.

Para el gran Santo Domingo. Temperaturas máximas entre 31°C y 32°C y las mínimas en la madrugada estarán entre 23°C y 24°C.

Resumen. Vaguada y viento del Este/sureste seguirán dominando las condiciones del tiempo. Onda tropical al este de Puerto Rico.

Hoy. Aumentos nubosos en ocasiones con chubascos y tronadas en horas de la tarde, principalmente sobre las provincias: Samaná, Hato Mayor, El Seibo, Monte Plata, Hermanas Mirabal, Santiago, La Vega, La Altagracia, La Romana, Monseñor Nouel, Peravia, Sánchez Ramírez, Elías Piña y San Juan de la Maguana.

Lunes. Medio nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento en gran parte del país, debido a la onda tropical y la vaguada.

Santo Domingo y sus municipios. Medio nublado con aguaceros dispersos y tronadas.

Distrito Nacional. Nublado con aguaceros dispersos y tronadas.

Martes. Medio nublado con aguaceros dispersos, tronadas y aisladas ráfagas de viento hacia las regiones, noreste, sureste, la cordillera Central y la zona fronteriza.

Santo Domingo y sus municipios. Aumento de la nubosidad con aguaceros, tronadas y ocasionales ráfagas de viento.

Distrito Nacional. Medio nublado con aguaceros, tronadas y aisladas ráfagas de viento.

PRONOSTICOS POR LOCALIDADES

PROVINCIAS	TIEMPO PREDOMINANTE	T. Máx.	T. Mín.
Santiago	Aumentos nubosos en ocasiones con chubascos y tronadas en horas de la tarde.	32/33	23/24
Azua	Parcialmente nublado con chubascos aislados.	30/31	21/22
Duarte	Aumentos nubosos en ocasiones con chubascos aislados.	30/31	22/23
Constanza (Prov. La Vega)	Ligero incremento de la nubosidad con chubascos y tronadas en horas de la tarde.	26/27	14/15
Peravia	Parcialmente nublado con chubascos y tronadas.	30/31	22/23
San Pedro de Macorís	Aumentos nubosos en ocasiones con chubascos y tronadas.	30/31	22/23
La Romana	Aumentos nubosos en ocasiones con chubascos y tronadas durante la tarde y la noche	31/32	20/21
Puerto Plata	Medio nublado en ocasiones.	31/32	21/22
La Altagracia	Nubes dispersas aumentando en ocasiones con chubascos durante la tarde y la noche.	30/31	23/24
Samaná	Ligeros incrementos de la nubosidad chubascos aislados.	31/32	23/24
Montecristi	Aumentos nubosos en ocasiones.	32/33	21/22
La Vega	Parcialmente nublado con chubascos y aisladas tronadas.	31//32	19/20
San Juan de la Maguana	Aumentos nubosos con chubascos y aisladas tronadas en horas de la tarde.	31/32	20/21
Barahona	Medio nublado con ligeros incrementos en ocasiones.	33/34	24/25

1.8 Ayudas para la navegación.

La aeronave estaba equipada con los siguientes equipos de navegación: GPS Garmin 296.

1.9 Comunicaciones.

La aeronave estaba equipada con equipo de comunicación VHF.

1.10 Información de aeródromo.

El Aeropuerto Internacional del Cibao, Santiago (MDST), localizado en las coordenada geográficas, N19°24'22" W070°36'17", está dotado de una pista de hormigón asfáltico de 2,620 metros (8594 pies) de longitud por 45 metros de ancho (148 pies) y una elevación sobre el nivel del mar de 173 metros (567 pies). Orientada 11 y 29.

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 aeronaves de su categoría.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave.

La aeronave producto de la rotura del tren de nariz, impactó la superficie de la pista al bajar la nariz ocasionando la rotura de una de las tres aspas de la hélice. No hubo desprendimiento de partes de la estructura de la aeronave.

1.13 Información médica y patológica.

El piloto al mando masculino de 28 años de edad, resultó ileso, en este accidente aéreo. Posee una licencia de piloto privado, amparada en su certificado médico de Segunda clase, vigente para la operación que realizaba, autorizados por el Instituto Dominicano de Aviación Civil, IDAC, quien es la autoridad de aviación civil reguladora de licencias y certificaciones médicas a pilotos.

Las pruebas toxicológicas, practicadas al piloto resultaron **negativas** para la detección de:

- (BZO/BAR) = Benzodiacepinas + Barbitúricos.
- (COC/THC) = Cocaína + Marihuana.
- (MET/OPI) = Metanfetaminas + Opiáceos.
- (MTD/TCA) = Metadona + Antidepresivos tricíclicos.
- (OXY/MDMA) = Oxycodone + Ecstasy.
- (PCP/AMP) = Phencyclidine (Fenciclidina) + Anfetaminas.

No se encontraron vestigio de que factores fisiológicos o incapacitantes afectaran la actuación del piloto de la aeronave.

1.14 Incendio.

En este evento no hubo incendio.

1.15 Supervivencia.

El piloto de la aeronave, y su acompañante abandonaron la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones.

Como parte del proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades en el área del accidente:

- Entrevista y pruebas toxicológicas al piloto al mando.
- Fotografías de la aeronave accidentada.
- 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 28 años de edad, de nacionalidad dominicana, al momento de accidentarse, poseía una licencia de piloto privado con un total de 57.7 hrs, y unas 57.7 hrs, en el tipo de aeronave.

De acuerdo a las declaraciones del piloto, durante la aproximación a la pista 11 del Aeropuerto Internacional Cibao, después que la aeronave había posado sobre la pista al tocar el tren de nariz este colapsó, provocando que la nariz bajara bruscamente e hiciera contacto en su parte inferior con la pista, desplazándose unos 20 metros sobre el asfalto.

Luego de asegurar la aeronave, el piloto y su acompañante abandonaron la misma por sus propios medios. El Aeropuerto Internacional del Cibao activó su plan de emergencias para estos casos, el cual actuó de forma adecuada, prestándoles la debida asistencia a los ocupantes.

Luego de escudriñar los registros de mantenimiento (log books) de la aeronave y los componentes mayores, no encontramos ninguna evidencia de que se haya cumplido con la Directiva de Seguridad (safety directive), SD-SC-005 de fecha 06/09/2008, de carácter mandatorio, emitido por el fabricante de la aeronave, el cual ordena realizar una inspección especial en el tren de aterrizaje de nariz. Al preguntar en el taller de mantenimiento, se expresó desconocimiento de la existencia de dicha directiva

Por los resultados obtenidos en el análisis, determinamos que **este factor no se considera contribuyente a la ocurrencia de este accidente.**

2.2 Análisis del factor material.

La aeronave, es un avión ligero deportivo de ala baja, fabricado por Czech Aircraft Works, certificado bajo la categoría LSA, potenciado por un motor Bombardier-Rotax 912, con un tren de aterrizaje triciclo fijo.

Esta aeronave al momento del accidente había sido inspeccionada de acuerdo a su manual de mantenimiento, el cual establece inspecciones periódicas de 50 y 100 hrs., para mantener su aeronavegabilidad. Pero encontramos que en los registros de mantenimiento de la aeronave no existen evidencias de haber cumplido con la Directiva de Seguridad (safety directive) SD-SC-005 de fecha 06/09/2008, de carácter mandatorio, emitido por el fabricante de la aeronave, el cual ordena realizar una inspección especial en el tren de aterrizaje de nariz. El no cumplimiento de esta y cualquier otra directiva afecta la aeronavegabilidad de la aeronave, por lo que al momento del evento esta aeronave no estaba aeronavegable.

La característica de la rotura encontrada en el tubo del tren de aterrizaje de nariz evidencia una fatiga progresiva del metal, producto del estrés al que es sometido este componente en la actividad de entrenamiento que realiza normalmente esta aeronave.

Por los resultados obtenidos por este análisis, determinamos que **este factor se considera contribuyente a la ocurrencia de este accidente.**

2.3 Análisis del factor físico

El Aeropuerto Internacional del Cibao, tiene una elevación de unos 567 pies sobre el nivel del mar, la pista en uso era la 11, el viento desde los 130 grados con 8 nudos, una visibilidad ilimitada, y el techo con nubes dispersas a una altitud superior a los 1,000 pies y la presión barométrica 29.94 pulgadas de mercurio.

Al momento de la ocurrencia del accidente, las condiciones meteorológicas eran propicias para la operación que realizaba.

Por los resultados obtenidos en este análisis, determinamos que **este factor no se considera contribuyente a la ocurrencia de este accidente.**

3. CONCLUSIONES.

3.1 Hallazgos.

- La característica de la rotura encontrada en el tubo del tren de aterrizaje de nariz evidencia una fatiga progresiva del metal, producto del estrés al que es sometido este componente en la actividad de entrenamiento que realiza normalmente esta aeronave.
- En los registros de mantenimiento de la aeronave no existen evidencias de haber cumplido con la Directiva de Seguridad (safety directive) SD-SC-005 de fecha 06/09/2008, de carácter mandatorio emitido por el fabricante de la aeronave, el cual obliga a realizar una inspección especial en el tren de aterrizaje de nariz. El no cumplimiento de esta y cualquier otra directiva afecta la aeronavegabilidad de la aeronave, por lo que al momento del evento esta aeronave no estaba aeronavegable.

3.2 Causa.

Luego de haber analizado los factores humano, material y físico, concluimos que el **factor material** fue el contribuyente en este accidente.

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”.

- Que los operadores de las aeronaves actualicen las publicaciones de los fabricantes de los diferentes productos aeronáuticos instalados en sus aeronaves, y los emitidos por las autoridades certificadoras que puedan ser afectados para fines de cumplimiento, sean recomendados u obligatorios.
- Que los talleres de mantenimiento de aeronaves, tengan actualizaciones de las publicaciones emitidas por los fabricantes de los diferentes productos aeronáuticos instalados en las aeronaves que han de recibir servicios de mantenimiento y los emitidos por las autoridades certificadoras de dichos productos, que puedan ser afectados para fines de cumplimiento, sean recomendados u obligatorios.

Concluido por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación, en fecha 25 de septiembre 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

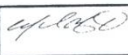
COPIA

APÉNDICES

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

APÉNDICE 1

COPY

REGISTRATION NOT TRANSFERABLE	
UNITED STATES OF AMERICA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION - FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION CERTIFICATE OF AIRCRAFT REGISTRATION	
This certificate must be in the aircraft when operated.	
NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS N 8806R	AIRCRAFT SERIAL NO. 07SC054
MANUFACTURER AND MANUFACTURER'S DESIGNATION OF AIRCRAFT CZECH AIRCRAFT WORKS SPOL SRO SPORTCRUISER	
ICAO Aircraft Address Code: 53020417	
ISSUED TO	PRATT DAVID R 1525 NW 56TH ST # 205 FORT LAUDERDALE FL 33309-2811 Individual
	This certificate is issued for registration purposes only and is not a certificate of title. The Federal Aviation Administration does not determine rights of ownership as between private persons.
It is certified that the above described aircraft has been entered on the register of the Federal Aviation Administration, United States of America, in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated December 7, 1944, and with Title 49, United States Code, and regulations issued thereunder.	
DATE OF ISSUE July 29, 2014 EXPIRATION DATE July 31, 2017	 ADMINISTRATOR
 U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration	

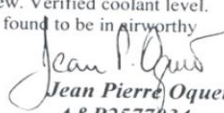
AC Form 8050-3 (10/2010) Supersedes previous editions

Matricula de la aeronave.

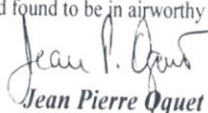
UNITED STATES OF AMERICA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION - FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION SPECIAL AIRWORTHINESS CERTIFICATE	
A	CATEGORY/DESIGNATION PURPOSE LIGHT SPORT AIRPLANE
B	MANUFACTURER NAME ADDRESS
C	FLIGHT FROM TO
D	N-8806R SERIAL NO. 07SC054 BUILDER CZECH AIRCRAFT WORKS MODEL SPORTCRUISER DATE OF ISSUANCE 10-16-07 EXPIRY UNLIMITED OPERATING LIMITATIONS DATED 10-16-07 ARE A PART OF THIS CERTIFICATE
E	SIGNATURE OF FAA REPRESENTATIVE Robert B. Schwartz DESIGNATION OR OFFICE NO. DAFT 917010-S0
Any alteration, reproduction or misuse of this certificate may be punishable by a fine not exceeding \$1,000 or imprisonment not exceeding 3 years, or both. THIS CERTIFICATE MUST BE DISPLAYED IN THE AIRCRAFT IN ACCORDANCE WITH APPLICABLE FEDERAL AVIATION REGULATIONS.	

FAA FORM 8130-7 (10/82) SEE REVERSE SIDE

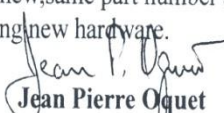
Certificado de aeronavegabilidad de la aeronave

Wartungsübersicht / Maintenance record				21
Datum: Date:	Betriebsstunden: Engine hours:	Durchgeführte Arbeiten: Work performed:	Unterschrift & LFZ Wart Nr: Signature & Licence no.:	
	Gesamt: TSN:	seit letzter GU: TSO:		
ENGINE LOGBOOK ENTRY				
Registration No: N8806R		Date: May 17, 2013.		
Aircraft Make: Czech Aircraft Works, SPOL		Airframe Total Time: 1409.4 Hrs.		
Aircraft Model: Sportcruiser		Hobbs reading: 43.4 Hrs.		
Aircraft Serial No: 07SC05		Engine TSN: 1409.4 Hrs.		
Engine Make/model/serial: Rotax model 912ULS, s/n 5649092				
Performed a 100 hrs/conditional aircraft inspection i.a.w Czech Aircraft Works Spol.S.R.O. Sportcruiser aircraft maintenance and inspection procedures. Drained oil, replaced oil filter with new. Serviced engine oil system with 3 qts. Motul 7100 oil, Sae 10W40. Differential cylinder pressure readings were: #1: 79/80, #2: 77/80, #3: 78/80 and #4: 78/80. Replaced RH carburetor throttle cable with new. Verified coolant level.				
I certify that this engine has been inspected i.a.w a 100 hrs. inspection and found to be in airworthy condition and is approved for return to service.				
 Jean Pierre Oquet A&P2577034				

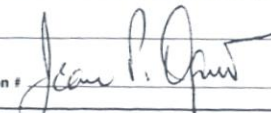
Record de mantenimiento del motor de la aeronave.

AIRFRAME LOGBOOK ENTRY		Repair
Registration No: N8806R	Date: May 17, 2013.	
Aircraft Make: Czech Aircraft Works, SPOL	Airframe Total Time: 1409.4 Hrs.	
Aircraft Model: Sportcruiser	Hobbs reading: 43.4 hrs.	
Aircraft Serial No: 07SC054		
Performed a 100 hrs/conditional aircraft inspection i.a.w Czech Aircraft Works Spol.S.R.O. Sportcruiser aircraft maintenance and inspection procedures. Drained oil, replaced oil filter with new. Serviced engine oil system with 3 qts. Motul 7100 oil, Sae 10W40. Replaced oil pressure gauge, p/n 350-040-015 along with VDO oil pressure transducer with new, UMA p/n CPC506, s/n A3531 and pressure transducer p/n N3ELMA150G-A20, s/n A4452.		
Replaced oil temperature gauge, VDO p/n 310-230-021 and sender VDO p/n 801-10-1 with new, UMA p/n N12213U150C00D, s/n AA754 and sender IB4, batch E8738. Replaced engine CHT gauge, VDO p/n 310-220-021 and sender VDO p/n 801-10-1 with new, UMA p/n N12216100C010 and sender IB4, batch E8738, s/n AA753. Replaced RH carburetor throttle cable with new.		
I certify that this airframe has been inspected i.a.w a 100 hours inspection and found to be in airworthy condition and is approved for return to service.		
 Jean Pierre Oquet A&P2577034		

Registro de mantenimiento de la aeronave.

YEAR:	RECORDING TACH TIME	TODAY'S FLIGHT	TOTAL TIME IN SERVICE	Description of Inspections, Tests, Repairs and Alterations Entries must be endorsed with Name, Rating and Certificate Number of Technician or Repair Facility (See back pages for other specific entries.)
AIRFRAME LOGBOOK ENTRY				
Registration No: N8806R				Date: March 2, 2013.
Aircraft Make: Czech Aircraft Works, SPOL				Airframe Total Time: 1399.6 Hrs.
Aircraft Model: Sportcruiser				Hobbs reading: 33.1 Hrs.
Aircraft Serial No: 07SC054				
Replaced LH MLG leg, p/n NK-03A-C, s/n unk. with new, same part number and serial number 244-10. Reinstalled existing wheel axle using new hardware.				
 Jean Pierre Oquet A&P2577034				

Registro de mantenimiento de la aeronave.

AIRWORTHINESS DIRECTIVES ☐			
Year: 2013	Total Hours A/C T.T	Complied by the following: Hobbs: 66.5	
Date: 10/30	1,432.5	Replaced all 3 blades with new from Woodcamp.	
A.D. #		Blade #1 S/W: 1075 683R-1, #2: 1075 683R-2 and #3: 1075 683R-3. Pitch adjust to I/A/W Mfg. specs.	
Next Inspection Due:		 Jean P. Oquet A&P2577034 IA.	
		Mech. Cert. # or Repair Station #	
Year: _____	Total Hours	Complied by the following:	
Date: _____			
A.D. #			
Next Inspection Due:			
		Mech. Cert. # or Repair Station #	

Registro de mantenimiento de la hélice de la aeronave.

20		Wartungsübersicht / Maintenance record	
Datum: Date:	Betriebsstunden: Engine hours:	Durchgeführte Arbeiten: Work performed:	Unterschrift & LFZ Wart Nr: Signature & Licence no.:
	Gesamt TSN:	seit letzter GU TSO:	
Engine logbook entry			
Make: Rotax Aircraft Engines Model and s/n: 912ULS 5 649 092 Reg: N8806R Date: Nov 20 th , 2012 TT: 1291.7 hrs			
1. Performed 50hrs insp. i/a/w Rotax 912 series LMM 2. Drained engine oil, replaced spin-on oil filter and serviced system with 4 qts of Motul oil 50W40 API. 3. No discrepancies noted.			
I certify that this engine has been inspected in accordance with a 50hrs inspection and was determined to be in airworthy condition.			
			 Carlos Oquet FAA A&P3432748

Registro de mantenimiento del motor de la aeronave.

☐ AIRWORTHINESS DIRECTIVES			
Year: 2012	Total Hours	Complied by the following:	
Date: 10/29	1242.8	100 hrs inspection	
A.D. #			
Next Inspection Due:			
1342.8	Mech. Cert. # or Repair Station #	Colgut A&P3432748	
Year: 2013	Total Hours	Complied by the following:	
Date: 5/17	1409.4	c/w 100 hrs inspection Readjusted blade pitch.	
A.D. #			
Next Inspection Due:			
	Mech. Cert. # or Repair Station #	Jean P. Oquet A&P2577034	

Registro de mantenimiento de la hélice de la aeronave.

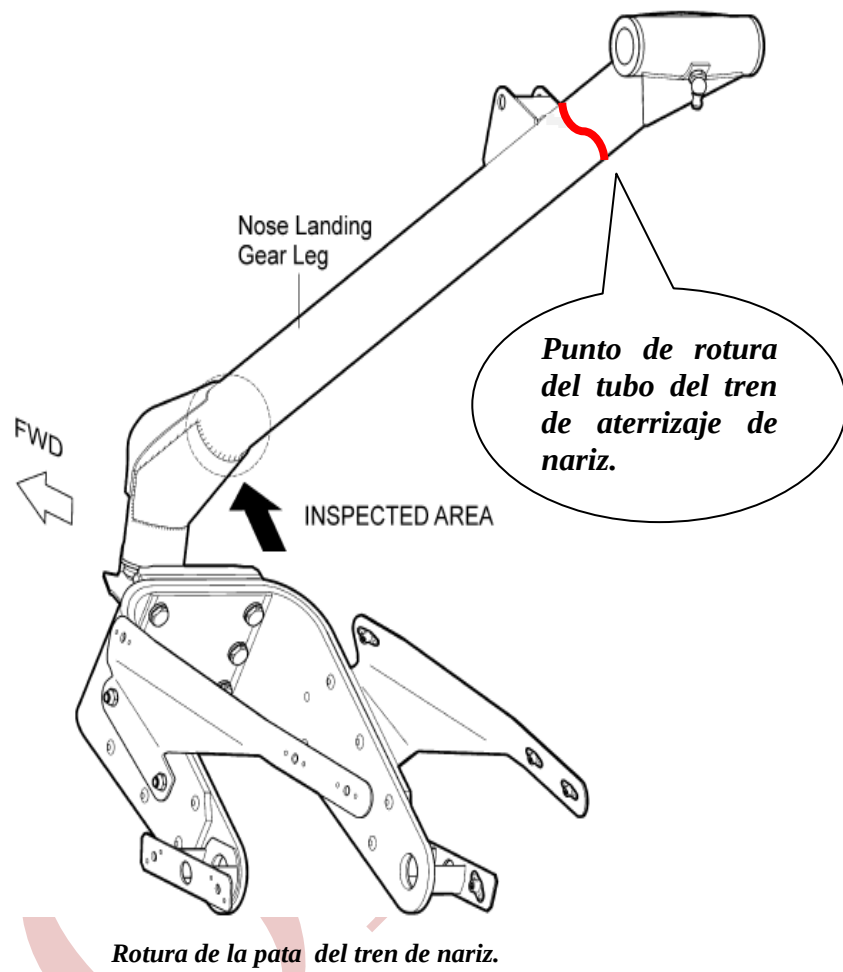
APÉNDICE 2



Vista de la rotura del tren.



Nótese la rotura de una de las aspas



APÉNDICE 3

COPY



Vista aérea del área del accidente.

GO