

AVALÚO



BEECHCRAFT SUPER KING AIR B200, NUMERO DE SERIE BB-1958, MATRICULA XC-CLQ, CON DOS MOTORES TURBOHÉLICE, AÑO 2006.

SOLICITANTE: GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA

UBICACIÓN DE LOS BIENES:

HANGAR DEL GOBIERNO DEL ESTADO
AEROPUERTO LIC. MIGUEL DE LA MADRID
BUENAVISTA, COLIMA
C.P. 28590

FECHA DEL AVALÚO : JULIO 4 DE 2016

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'DZ', located in the bottom right corner of the page.

I. ANTECEDENTES

SOLICITANTE DEL AVALÚO: GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA
FUNCIONARIO QUE SOLICITA: LIC. MA. DE LA LUZ ELENA HUERTA MEDINA
DIRECTORA DE BIENES PATRIMONIALES

DOMICILIO DEL SOLICITANTE: REFORMA 37
COLONIA CENTRO
COLIMA, COL. C.P. 28000

VALUADOR: ING. DAVID ZIMAN BRAMZON
ESPECIALIDAD: AERONAVES
REGISTRO: 013, OTORGADO POR EL COLEGIO DE INGENIEROS MEXICANOS EN AERONÁUTICA
VIGENCIA: DICIEMBRE 31, 2016

FECHA DE AVALÚO: JULIO 4 DE 2016

AERONAVE QUE SE VALÚA: BEECHCRAFT SUPER KING AIR B200, NUMERO DE SERIE BB-1958, MATRICULA XC-CLQ, CON DOS MOTORES TURBOHÉLICE, AÑO 2006.

UBICACIÓN DE LOS BIENES A VALUAR: HANGAR DEL GOBIERNO DEL ESTADO
AEROPUERTO LIC. MIGUEL DE LA MADRID
BUENAVISTA, COLIMA
C.P. 28590

FECHA DE INSPECCIÓN: JULIO 4 DE 2016

OBJETO DEL AVALÚO: ESTIMAR EL VALOR COMERCIAL DE LA AERONAVE.

PROPÓSITO DEL AVALÚO: ENAJENACIÓN

CONDICIÓN: AERONAVEGABLE Y EN OPERACIÓN

PROPIETARIO: GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA

CROQUIS DE UBICACIÓN



I. ANTECEDENTES

DATOS DE LA AERONAVE.

| | |
|----------------------------|--|
| FABRICANTE: | HAWKER BEEHCRAFT |
| MODELO: | KING AIR B200 |
| AÑO DE FABRICACIÓN: | 2006 |
| NÚMERO DE SERIE: | BB-1958 |
| MATRÍCULA: | XC-CLQ |
| PROPIETARIO: | GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA |
| DOMICILIO: | REFORMA 37, COL. CENTRO COLIMA, COL. C.P. 28000 |

COMENTARIOS SOBRE LA AERONAVE.

- ⇒ EL KING AIR B200GT ES UNA AERONAVE EJECUTIVA DE ALTO DESEMPEÑO, CON DOS MOTORES TURBOHÉLICE, CAPACIDAD MÁXIMA PARA 15 PLAZAS Y AUTORIZADO EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA PARA VOLAR CON UN SOLO PILOTO.
- ⇒ EL AVIÓN ES COMPARABLE CON TURBORREACTORES EJECUTIVOS DE CABINA PEQUEÑA Y, AUNQUE MAS LENTO, TIENE UNA CABINA AMPLIA Y MAS SILENCIOSA Y UN MENOR CONSUMO DE COMBUSTIBLE.
- ⇒ EL KING AIR SE EMPEZÓ A COMERCIALIZAR EN SU PRIMERA VERSIÓN EN 1964, Y DESDE ENTONCES SE HAN CONSTRUIDO MÁS DE 6,600 UNIDADES DERIVADAS DE EL EN SUS DISTINTAS VARIANTES CIVILES Y MILITARES, INCLUYENDO EL TRANSPORTE REGIONAL BEEHCRAFT 1900.
- ⇒ LAS VERSIONES 200 Y 300 SE COMERCIALIZARON A PARTIR DE 1974 COMO SUPER KING AIR, Y HASTA AHORA SE HAN CONSTRUIDO MÁS DE 3,500 UNIDADES DE ESTAS AERONAVES. LA VERSIÓN B200 SE FABRICÓ ENTRE 1981 Y 2012.
- ⇒ LA VERSIÓN ACTUAL DEL KING AIR B200, EL 250, TIENE WINGLETS Y CABINA DE CRISTAL CON PANTALLAS TÁCTILES, MAYOR ALCANCE, VELOCIDAD Y CARGA ÚTIL.
- ⇒ LA AERONAVE VALUADA TIENE COMO EQUIPO DE LÍNEA EL SISTEMA COLLINS PROLINE 21 CON SISTEMA ELECTRÓNICO INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE VUELO (EFIS), SISTEMAS DE AVISO DE PROXIMIDAD AL TERRENO Y DE RIESGO DE COLISIÓN (EGPWS Y TCAS II), GRABADORA DE VOZ DE CABINA, Y ESTÁ EQUIPADA CON WINGLETS Y STRAKES EN LA PARTE INFERIOR DEL FUSELAJE.

CARACTERÍSTICAS DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE.

| | |
|--|-----------|
| ⇒ NÚMERO DE PLAZAS: | 11 |
| ⇒ NÚMERO DE MOTORES: | 2 PT6A-42 |
| ⇒ POTENCIA DE C/MOTOR (SHP): | 850 |
| ⇒ VELOCIDAD MÁXIMA (NUDOS): | 294 |
| ⇒ VELOCIDAD RECOMENDADA DE CRUCERO (NUDOS): | 289 |
| ⇒ VELOCIDAD DE DESPLOME CON FLAPS (NUDOS): | 75 |
| ⇒ TECHO DE SERVICIO (PIES): | 35,000 |
| ⇒ VELOCIDAD DE ASCENSO (PIES/MIN): | 2,450 |
| ⇒ CARRERA DE DESPEGUE (PIES): | 1,856 |
| ⇒ CARRERA DE ATERRIZAJE (PIES): | 1,760 |
| ⇒ PESO MÁXIMO DE DESPEGUE (LIBRAS): | 12,500 |
| ⇒ PESO VACÍO TÍPICO (LIBRAS): | 7,755 |
| ⇒ CARGA ÚTIL (LIBRAS): | 3,760 |
| ⇒ CARGA MÁXIMA DE PAGA (LIBRAS): | 2,300 |
| ⇒ CAPACIDAD MÁXIMA DE COMBUSTIBLE (LIBRAS): | 3,645 |
| ⇒ CARGA DE PAGA CON TANQUES LLENOS (LIBRAS): | 115 |
| ⇒ COMBUSTIBLE C/CARGA DE PAGA MÁXIMA (LIBRAS): | 2,075 |
| ⇒ ALCANCE C/TANQUES LLENOS (MILLAS NÁUTICAS): | 1,500 |

II.- COMENTARIOS GENERALES Y CONDICIONES LIMITANTES.

- ⇒ AL MOMENTO DE LA INSPECCIÓN, LA AERONAVE SE ENCONTRABA EN CONDICIONES DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERANDO. SE CONSERVA EN UN HANGAR CERRADO, PROTEGIDA DE LOS ELEMENTOS.
- ⇒ LA AERONAVE Y LOS MOTORES ESTÁN AL CORRIENTE DE SUS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO Y CORRECTIVO.
- ⇒ LOS VALORES DE LAS AERONAVES EJECUTIVAS LIGERAS DE ALCANCE INTERMEDIO CON MOTOR TURBOHÉLICE (CABALLOS DE BATALLA DE LA AVIACIÓN DE NEGOCIOS) SE HAN CONSOLIDADO, A PESAR DE QUE LOS PRECIOS ESTÁN CASTIGADOS POR EL VOLUMEN DE LA OFERTA DE AERONAVES BIEN EQUIPADAS DE MODELOS RECIENTES. EL VALOR MEDIO DEL KING AIR B200 2006 HA TENIDO UNA BAJA ACUMULADA DEL 4% EN LOS ÚLTIMO TRES AÑOS.
- ⇒ EL MERCADO DE LAS AERONAVES ES A NIVEL MUNDIAL.
- ⇒ NO SE VERIFICÓ LA PROPIEDAD LEGAL NI LA EXISTENCIA DE GRAVÁMENES O RESERVAS DE DOMINIO SOBRE LOS BIENES REPORTADOS.
- ⇒ NO SE TOMARON EN CUENTA DESCUENTOS ESPECIALES POR PARTE DE LOS PROVEEDORES, FLETES, EL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO NI OTROS IMPUESTOS, DERECHOS O GASTOS, NI SE CONSIDERÓ NINGÚN TIPO DE INTANGIBLES QUE NO SE HAYAN DESCRITO EXPLÍCITAMENTE.
- ⇒ LA CONDICIÓN FÍSICA DE LOS BIENES SE BASA EN LA INSPECCIÓN VISUAL REALIZADA POR EL VALUADOR Y EN EL ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN TÉCNICA CONSULTADA.
- ⇒ PUESTO QUE LOS BIENES SE COTIZAN EN EL MERCADO INTERNACIONAL, SU VALOR SE ESTIMA EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA. LOS VALORES EN MONEDA NACIONAL SE CALCULAN CON LA PARIDAD CAMBIARIA VIGENTE Y ESTÁN SUJETOS A FLUCTUACIONES DE ACUERDO CON LA VARIACIÓN DEL TIPO DE CAMBIO.
- ⇒ LOS DATOS CONTENIDOS EN LAS BITÁCORAS Y LOS REGISTROS, SE DAN POR CIERTOS Y VERDADEROS

III. DEFINICIONES

CONCEPTOS VALUATORIOS

EN EL PRESENTE DICTAMEN SE UTILIZAN CONCEPTOS IDENTIFICADOS POR SIGLAS, CUYO SIGNIFICADO A CONTINUACIÓN SE EXPLICA:

Enfoque de Costos

EL ENFOQUE DE COSTOS BÁSICAMENTE PARTE DE ESTIMAR EL COSTO DEL BIEN VALUADO A PARTIR DE SU VALOR DE REPOSICIÓN NUEVO O VALOR DE REPRODUCCIÓN NUEVO, AL CUAL SE LE CALCULA Y DEDUCE LA DEPRECIACIÓN CORRESPONDIENTE DE ACUERDO AL TIPO DE BIEN EN CUESTIÓN, PARA OBTENER LOS DIFERENTES RANGOS DE VALOR A ESTIMAR.

Enfoque de Mercado

ES LA ESTIMACIÓN DE VALOR POR MEDIO DE EL ANÁLISIS Y COMPARACIÓN EN EL MERCADO DE VENTAS RECIENTES DE UN BIEN IGUAL O SIMILAR AL VALUADO PARA CONCLUIR EN EL PRECIO MÁS PROBABLE DE VENTA DE ESTE.

Enfoque de Ingresos.

ESTE ENFOQUE DE INGRESOS CONSISTE EN ESTIMAR UN INDICATIVO DEL VALOR DEL BIEN EN BASE AL VALOR PRESENTE DE LOS BENEFICIOS FUTUROS DERIVADOS DEL BIEN Y ES GENERALMENTE MEDIDO A TRAVÉS DE LA CAPITALIZACIÓN DE UN NIVEL ESPECÍFICO DE INGRESOS. SE DEBERÁ CONSIDERAR, DEBIDAMENTE FUNDAMENTADA Y SOPORTADA, LA TASA DE CAPITALIZACIÓN UTILIZADA.

PARA LA VALUACIÓN DE BIENES DE LOS BIENES, PRINCIPALMENTE SE DEBERÁN CONSIDERAR LA RENTA O LOS INGRESOS QUE GENERARÍA LA MAQUINARIA Y EQUIPO Y NO LOS APLICABLES AL NEGOCIO EN GENERAL, YA QUE ÉSTOS INVOLUCRAN OTROS BIENES E INTANGIBLES NECESARIOS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL NEGOCIO O EMPRESA. AUNQUE SIEMPRE DEBERÁ TOMARSE EN CUENTA, ESTE ENFOQUE SÓLO SERÁ APLICABLE CUANDO ESTÉN CLARAMENTE IDENTIFICADOS EN FORMA SEPARADA LOS INGRESOS DEL BIEN.

Valor de Reposición Nuevo. (V.R.N.)

ES EL COSTO A PRECIOS ACTUALES, DE UN BIEN NUEVO SIMILAR, QUE TENGA LA UTILIDAD O FUNCIÓN EQUIVALENTE MÁS PRÓXIMA AL BIEN QUE SE ESTÁ VALUANDO, CON LAS CARACTERÍSTICAS QUE LA TÉCNICA HUBIERA INTRODUCIDO DENTRO DE LOS MODELOS CONSIDERADOS EQUIVALENTES.

Valor Neto de Reposición (V.N.R.)

SE ENTIENDE COMO EL VALOR QUE TIENEN LOS BIENES EN LA FECHA DE REFERENCIA Y SE DETERMINA A PARTIR DEL VALOR DE REPOSICIÓN NUEVO O DEL VALOR DE REPRODUCCIÓN NUEVO, DISMINUYENDO LOS EFECTOS DEBIDOS AL DETERIORO FÍSICO Y A LA OBSOLESCENCIA FUNCIONAL Y ECONÓMICA DE CADA BIEN VALUADO.

Valor de Mercado - (V.M.)

ES LA CANTIDAD ESTIMADA, EN TÉRMINOS MONETARIOS, A PARTIR DEL ANÁLISIS Y COMPARACIÓN DE BIENES IGUALES O SIMILARES QUE HAN SIDO VENDIDOS O QUE SE ENCUENTRAN EN PROCESO DE VENTA EN EL MERCADO CORRESPONDIENTE.

III. DEFINICIONES

Valor Comercial - (V.C.)

ES LA CANTIDAD ESTIMADA, EN TÉRMINOS MONETARIOS, POR LA CUAL UN BIEN DEBERÍA SER INTERCAMBIADO EN LA FECHA DE VALUACIÓN, ENTRE UN COMPRADOR Y UN VENDEDOR TÍPICAMENTE MOTIVADOS, EN UNA TRANSACCIÓN EN IGUALDAD DE CONDICIONES DESPUÉS UNA COMERCIALIZACIÓN APROPIADA DEL BIEN, DONDE CADA PARTE ACTÚA SIN PRESIÓN, PRUDENTE Y DEBIDAMENTE INFORMADOS.

Valor de Venta Acelerada (V.V.A.)

ES LA CANTIDAD ESTIMADA, EN TÉRMINOS MONETARIOS, POR LA CUAL UN BIEN DEBERÍA SER INTERCAMBIADO EN LA FECHA DE VALUACIÓN, A PARTIR DE UNA VENTA PÚBLICA DEBIDAMENTE CONDUCTA, CON UNA COMERCIALIZACIÓN APROPIADA, POR UN VENDEDOR OBLIGADO A VENDER DE INMEDIATO CON UN SENTIDO DE URGENCIA " TAL COMO ESTÁ Y DONDE ESTÁ ".

Edad Efectiva. (E.E.)

ES LA EDAD APARENTE DE UN ACTIVO EN COMPARACIÓN CON UN ACTIVO NUEVO SIMILAR. FRECUENTEMENTE CALCULADA MEDIANTE LA DEDUCCIÓN DE LA VIDA ÚTIL REMANENTE DEL ACTIVO DE LA VIDA ÚTIL NORMAL

Vida Útil Normal (V.U.N.)

ES LA VIDA, USUALMENTE EN TÉRMINO DE AÑOS, QUE UN BIEN DURARÁ ANTES DE DETERIORARSE HASTA LLEGAR A UNA CONDICIÓN EN LA CUAL NO PUEDA SER UTILIZADO. ES DERIVADA DE ESTADÍSTICAS DE DURABILIDAD Y DEL ESTUDIO DE BIENES ESPECÍFICOS BAJO CONDICIONES REALES DE OPERACIÓN.

Depreciación. (D)

ES LA PÉRDIDA REAL DE VALOR DE UN BIEN DEBIDO A SU ANTIGÜEDAD, DESGASTE FÍSICO, SERVICIO, USO, OBSOLESCENCIA FUNCIONAL, ETC.

LOS FACTORES QUE DETERMINAN LA DEPRECIACIÓN SON:

- DETERIORO FÍSICO
- OBSOLESCENCIA FUNCIONAL
- OBSOLESCENCIA ECONÓMICA

Y ESTE ES EL ORDEN EN EL CUAL SE DEBE IR AFECTANDO EL VALOR DE REPOSICIÓN NUEVO POR CADA FACTOR DE DEPRECIACIÓN ESTIMADO.

Deterioro Físico. (D.F.)

ES UNA FORMA DE DEPRECIACIÓN DONDE LA PÉRDIDA DE VALOR O UTILIDAD DEL ACTIVO ES ATRIBUIBLE ÚNICAMENTE A CAUSAS FÍSICAS COMO EL USO, DESGASTE Y LA EXPOSICIÓN A LOS ELEMENTOS.

Obsolescencia Funcional.

ES UNA FORMA DE DEPRECIACIÓN EN LA CUAL LA PÉRDIDA DE VALOR ES DEBIDA A FACTORES INHERENTES AL BIEN MISMO Y A CAMBIOS EN DISEÑO, MATERIALES O PROCESOS RESULTANDO PRINCIPALMENTE EN COSTOS EXCESIVOS DE OPERACIÓN, ASÍ COMO FALTA DE ADECUACIÓN, EXCESO DE CAPACIDAD, EXCESO DE CONSTRUCCIÓN O MATERIALES, FALTA DE UTILIDAD FUNCIONAL, ETC.

Obsolescencia Económica.

ES UNA FORMA DE DEPRECIACIÓN EN LA CUAL LA PÉRDIDA DE VALOR ES CAUSADA POR CONDICIONES EXTERNAS DESFAVORABLES DEL ENTORNO ECONÓMICO EN EL CUAL SE VALÚA EL EQUIPO O MAQUINARIA.

Depreciación Curable.

DEPRECIACIÓN EN FORMA DE DETERIORO U OBSOLESCENCIA QUE ES ECONÓMICAMENTE VIABLE DE REMEDIAR PORQUE EL INCREMENTO RESULTANTE EN LA UTILIDAD DEL BIEN Y EL VALOR DEL MISMO ES IGUAL O MAYOR QUE EL GASTO REQUERIDO.

Depreciación Incurable.

DEPRECIACIÓN EN FORMA DE DETERIORO U OBSOLESCENCIA QUE NO ES ECONÓMICAMENTE VIABLE DE REMEDIAR PORQUE EL INCREMENTO RESULTANTE EN LA UTILIDAD DEL BIEN Y EL VALOR DEL MISMO ES MENOR QUE EL GASTO REQUERIDO

Principio de Sustitución

EL VALOR DE REEMPLAZO DE UNA PROPIEDAD ES ESTABLECIDO POR EL VALOR DE OTRA IGUAL O SIMILAR Y QUE PRESTE LA MISMA FUNCIÓN, LO CUAL ESTA FUNDAMENTADO EN QUE NO ES RAZONABLE QUE UN COMPRADOR PAGUE MÁS POR UNA PROPIEDAD QUE ESTA SIENDO VALUADA QUE EL COSTO DE UN EQUIVALENTE SUSTITUTO.



IV.- CERTIFICADO DE INSPECCIÓN.

COMENTARIOS GENERALES DE LA INSPECCIÓN.

- ⇒ LA INSPECCIÓN DE LA AERONAVE FUE REALIZADA POR EL VALUADOR RESPONSABLE, ING. DAVID ZIMAN BRAMZON.
- ⇒ DURANTE LA INSPECCIÓN, SE TUVO ACCESO A LA SIGUIENTE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA:
 - ✓ CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD 20160268, **EXPEDIDO EL 8 DE FEBRERO DE 2016 Y VALIDO HASTA EL 6 DE FEBRERO DE 2018.**
 - ✓ BITÁCORAS DE LA AERONAVE, MOTORES Y HÉLICES.
 - ✓ REPORTE DE CONDICIÓN DE LA AERONAVE AL 29 DE JUNIO DE 2016.
 - ✓ REGISTRO DE APLICACIÓN DE DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD AL 3 DE FEBRERO DE 2016.

PLANEADOR.

| | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| HORAS TOTALES: | 2,267.40 |
| ATERIZAJES: | 1,867 |
| ÚLTIMO SERVICIO ANUAL (200 HRS): | OCTUBRE 12 DE 2015 (2,206.4 HORAS) |
| PINTURA: | BLANCA CON FRANJAS NEGRA Y ORO. |
| ESTADO DE LA PINTURA: | BUENO (8) |
| PLAZAS: | 11 (2 TRIPULANTES Y 9 PASAJEROS) |

- ⇒ LA AERONAVE ESTA EN MUY BUENAS CONDICIONES DE CONSERVACIÓN, SIN HUELLAS DE GOLPES, CORROSIÓN, SULFATACIÓN O REMACHES FLOJOS, CON SOLIDEZ E INTEGRIDAD FÍSICA.
- ⇒ LA PINTURA SE ENCUENTRA, EN LO GENERAL, EN BUENAS CONDICIONES. SE ENCONTRARON DAÑOS POR ABRASIÓN EN BORDES DE ATAQUE DEL ALA, CERCA DE LAS BARQUILLAS DE LOS MOTORES.
- ⇒ LAS MICAS DE VENTANILLAS Y PARABRISAS ESTÁN EN BUENAS CONDICIONES, CON RAYONES LIGEROS EN VENTANILLAS.
- ⇒ EL TIEMPO DE VUELO DE ESTA UNIDAD ES UN 40% INFERIOR AL PROMEDIO PARA ESTAS AERONAVES.
- ⇒ LA AERONAVE SE ENCUENTRA AL CORRIENTE DE LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO Y DE LA APLICACIÓN DE BOLETINES DE SERVICIO OBLIGATORIOS Y DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD.

MOTORES.

| | | |
|------------------------------|-------------------------|--------------|
| MOTOR NÚMERO: | 1 | 2 |
| FABRICANTE: | PRATT & WHITTNEY CANADA | |
| MODELO: | PT6A-42 | |
| NÚMERO DE SERIE: | PCE-PJ1009 | PCE-PJ1010 |
| HORAS TOTALES: | 2,268.30 | 2,268.30 |
| CICLOS TOTALES: | 1,868 | 1,868 |
| HORAS DESDE REP. MAYOR (OH): | NO TIENE | NO TIENE |
| HORAS AUTORIZADAS ENTRE OH: | 3600/12 AÑOS | 3600/12 AÑOS |
| HORAS REMANENTES PARA OH: | 1,332 | 1,332 |

- ⇒ LOS MOTORES TIENEN UN TIEMPO AUTORIZADO ENTRE REPARACIONES MAYORES DE 3,600 HORAS.
- ⇒ ESTÁN AL CORRIENTE DE SU MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y DE LA APLICACIÓN DE DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD Y BOLETINES DE SERVICIO.
- ⇒ SE EFECTUÓ LA INSPECCIÓN DE SECCIÓN CALIENTE (HSI) A AMBOS MOTORES A LAS 1,8031.0 HORAS.
- ⇒ EL FIN DE VIDA ÚTIL MÁS PRÓXIMO DE LOS COMPONENTES CON VIDA LIMITADA, ES DE 10,000 CICLOS, PARA EL DISCO DE LA TURBINA DEL COMPRESOR.
- ⇒ LOS MOTORES NO ESTÁN INSCRITOS EN NINGÚN PROGRAMA DE SEGURO DE MANTENIMIENTO DE MOTORES (MSP, JSSI O ESP)

HÉLICES

| | | |
|------------------------------|---------------------|---------------------|
| HÉLICE NÚMERO: | 1 | 2 |
| FABRICANTE: | HARTZELL | |
| MODELO: | HC-E4N-3G | |
| NÚMERO DE SERIE DEL NÚCLEO: | HH-2478 | HH-3018 |
| HORAS TOTALES: | 2,268.30 | 2,268.30 |
| HORAS DESDE REP. MAYOR (OH): | 647.90 | 647.90 |
| TIEMPO RECOMENDADO ENTRE OH: | 4,000 HRS./72 MESES | 4,000 HRS./72 MESES |

- ⇒ LAS PALAS Y SISTEMA DE DESHIELO DE LAS HÉLICES SE ENCUENTRAN EN BUENAS CONDICIONES, CON MELLADURAS EN LOS BORDES DE ATAQUE DE LAS PALAS Y EN LAS BOTAS..
- ⇒ EN DICIEMBRE DE 2012 SE EFECTUÓ LA REPARACIÓN MAYOR A AMBAS HÉLICES POR LÍMITE DE TIEMPO CALENDARIO, A LAS 1,620.4 HORAS

IV.- CERTIFICADO DE INSPECCIÓN.

TREN DE ATERRIZAJE.

- ⇒ LA AERONAVE TIENE UN SISTEMA DE DESHIELO EN LOS FRENOS.
- ⇒ LAS PIERNAS, MANGUERAS, POZOS DEL TREN DE ATERRIZAJE Y FRENOS SE APRECIAN EN BUENAS CONDICIONES, LIMPIOS Y SIN FUGAS APARENTES. LAS LLANTAS ESTÁN EN BUENAS CONDICIONES, CON DESGASTE NORMAL. LAS MANGUERAS DEL SISTEMA DE CALEFACCIÓN ESTÁN EN BUENAS CONDICIONES.

SISTEMA DE DESHIELO

- ⇒ LAS BOTAS DE DESHIELO EN BORDES DE ATAQUE Y HÉLICES SE ENCUENTRAN EN BUENAS CONDICIONES, ASÍ COMO LAS MANGUERAS DE DESHIELO DE LOS FRENOS.

EQUIPO DE RADIOCOMUNICACIÓN, NAVEGACIÓN E INSTRUMENTOS.

| | |
|---|--|
| 1 | SISTEMA PROLINE 21 COLLINS CON EFIS Y 3 PANTALLAS |
| 1 | PILOTO AUTOMÁTICO CON DIRECTOR DE VUELO COLLINS APS-3000 |
| 2 | TRANSMISOR COMUNICADOR VHF COLLINS VHF-4000 |
| 2 | RADIO NAVEGADOR (VOR/ILS) COLLINS NAV-4500 |
| 1 | RADIO NAVEGADOR (VOR/ILS/ADF) COLLINS NAV-4000 |
| 2 | TRANSPONDERS MODO S COLLINS TDR-94D |
| 1 | ADF COLLINS NAV-4000 |
| 1 | DME COLLINS DME-4000 |
| 2 | ADMINISTRADOR DE VUELO FMS-3000 |
| 2 | GPS GPS-4000A |
| 1 | RADAR METEOROLÓGICO RTA-852 |
| 1 | RADIO ALTÍMETRO COLLINS ALT-4000 |
| 1 | AVISO DE COLISIÓN (TCAS II) CAMBIO 7 COLLINS TTR-400D |
| 1 | AVISO DE PROXIMIDAD AL TERRENO (EGPWS) HONEYWELL MARK VIII |
| 1 | GRABADORA DE VOZ DE CABINA L-3 CVRSS FA-2100 SS |

- ⇒ LA AERONAVE TIENE COMO EQUIPO DE LÍNEA EL SISTEMA COLLINS PROLINE 21, CON SISTEMA ELECTRÓNICO DE DESPLIEGUE DE INFORMACIÓN DE VUELO (EFIS) DE TRES PANTALLAS Y STAND-BY (ESIS), SISTEMA INTEGRADO DE CONTROL DE VUELO, GPS, SISTEMAS DE PREVENCIÓN DE COLISIÓN Y DE AVISO DE PROXIMIDAD AL TERRENO Y GRABADORA DE VOZ. CUENTA CON LOS EQUIPOS REQUERIDOS POR LAS NORMAS VIGENTES.
- ⇒ LA AERONAVE ESTA CERTIFICADA PARA VUELO IFR Y CUENTA CON EL EQUIPO NECESARIO PARA CERTIFICACIÓN RVSM.
- ⇒ LOS EQUIPOS E INSTRUMENTOS ESTÁN COMPLETOS Y EN OPERACIÓN.

INTERIOR.

- ⇒ LA AERONAVE ESTA CONFIGURADA Y CERTIFICADA PARA LLEVAR 2 TRIPULANTES Y NUEVE PASAJEROS, 4 EN ASIENTOS TIPO CLUB CON 2 MESITAS EJECUTIVAS, 2 EN ASIENTOS INDIVIDUALES AL FRENTE DE LA CABINA, 2 EN ASIENTOS PLEGABLES INSTALADOS EN LA ZONA DE EQUIPAJE EN LA PARTE POSTERIOR DE LA CABINA Y OTRO EN UN ASIENTO LETRINA LATERAL FRENTE A LA PUERTA DE ACCESO, QUE SE PUEDE AISLAR DE LA CABINA CON UNA CORTINA.
- ⇒ TIENE UN DISPENSADOR DE LÍQUIDOS AL FRENTE DE LA CABINA DE PASAJEROS, CON GAVETAS PARA BOTANAS Y REFRESCOS.
- ⇒ LAS VESTIDURAS SON DE PIEL, CON PROTECCIÓN CONTRA FUEGO.
- ⇒ LAS VESTIDURAS, CIELO, LATERALES, ALFOMBRAS Y GABINETES ESTÁN EN MUY BUENAS CONDICIONES.

OTRO EQUIPO INSTALADO.

- ⇒ WINGLETS
- ⇒ STRAKES DOBLE EN FUSELAJE INFERIOR, RAISBECK STC SA3219NM
- ⇒ 2 ASIENTOS PLEGABLES EN ÁREA DE EQUIPAJE, AVIATION FABRICATORS STC SA00635WI
- ⇒ DESHIELO EN FRENOS
- ⇒ 2 FMS, DME, ADF

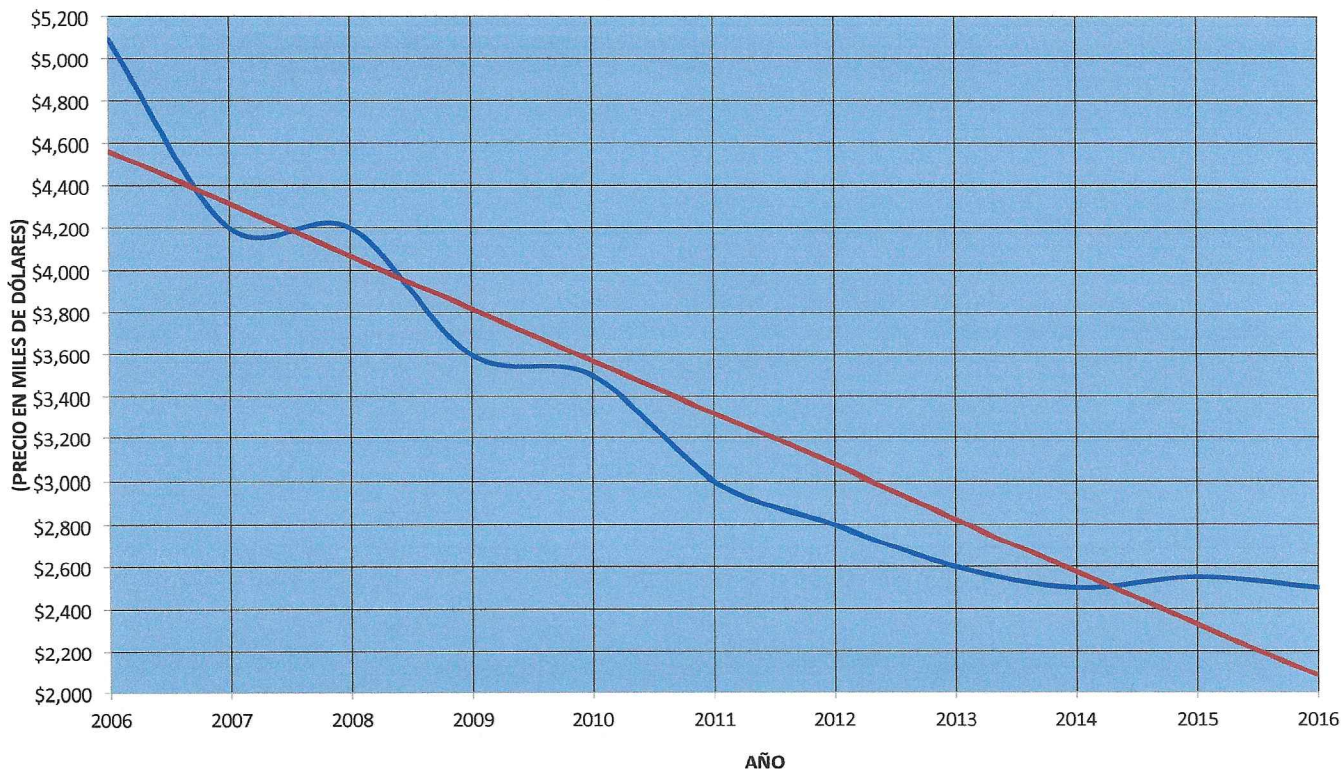
HISTORIAL DE MANTENIMIENTO.

- ⇒ LA AERONAVE HA TENIDO UN BUEN Y OPORTUNO MANTENIMIENTO EN TALLERES AUTORIZADOS POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA Y LOS FABRICANTES DE LA AERONAVE Y LOS MOTORES, EN TOLUCA.
- ⇒ EL TIEMPO DE VUELO DEL AVIÓN ES UN 40% INFERIOR AL PROMEDIO PARA ESTAS AERONAVES.
- ⇒ LA ÚLTIMA INSPECCIÓN ANUAL (FASES 1, 2, 3 Y 4) SE EFECTUÓ EN EL TALLER DEL DISTRIBUIDOR, EN TOLUCA, EN OCTUBRE DE 2015, A LAS 2,206.4 HORAS Y 1,509 ATERRIZAJES. LA INSPECCIÓN DE SECCIÓN CALIENTE A LOS MOTORES SE HIZO EN NOVIEMBRE DE 2013, A LAS 1,831 HORAS Y LAS INSPECCIONES DE 200 Y 400 HORAS (BOROSCOPIO) SE HICIERON A LAS 2,206.4 HORAS.
- ⇒ LA REPARACIÓN MAYOR A LAS HÉLICES SE EFECTUÓ EN DICIEMBRE DE 2012, A LAS 1,620.4 HORAS, POR LÍMITE DE TIEMPO CALENDARIO.
- ⇒ NO SE ENCONTRARON HUELLAS NI REGISTROS DE DAÑOS POR ACCIDENTE.

V.- METODOLOGÍA, CONSIDERACIONES Y SUPUESTOS.

- ⇒ NO SE UTILIZÓ EL ENFOQUE DE INGRESOS POR EL PROPÓSITO DEL AVALÚO.
- ⇒ PUESTO QUE ESTAS AERONAVES SE COTIZAN EN EL MERCADO INTERNACIONAL, LOS VALORES SE ESTIMARON EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y, PARA FINES DE AVALÚO BANCARIO, SE CONVIRTIERON A MONEDA NACIONAL; POR CONSIGUIENTE, LOS VALORES ESTÁN SUJETOS A VARIACIONES DE ACUERDO CON LA PARIDAD CAMBIARIA.
- ⇒ A MANERA DE REFERENCIA, EL TIPO DE CAMBIO PARA SOLVENTAR OBLIGACIONES DENOMINADAS EN DÓLARES DE LOS EE.UU., PAGADERAS EN LA REPÚBLICA MEXICANA (FIX), DETERMINADA POR EL BANCO DE MÉXICO PARA EL 4 DE JULIO DE 2016, FUE DE \$18.3858 PESOS POR DÓLAR.
- ⇒ PARA LA ESTIMACIÓN DE VALOR MEDIANTE EL ENFOQUE DE COSTOS SE CONSIDERÓ LO SIGUIENTE:
 - ∩ PARA ESTIMAR EL VALOR NETO DE REPOSICIÓN MEDIANTE EL ENFOQUE DE COSTOS, SE CONSIDERÓ UN KING AIR B250 NUEVO, 2013 Y SE APLICARON DEMÉRITOS POR DETERIORO FÍSICO, OBSOLESCENCIA FUNCIONAL Y OBSOLESCENCIA ECONÓMICA:
 - ∩ PARA EL DETERIORO FÍSICO, SE CONSIDERÓ UN DEMÉRITO BASADO EN LA EDAD, EL TIEMPO DE VUELO Y SU ESTADO ACTUAL (INDICADO EN LA MEMORIA).
 - ∩ PARA LA OBSOLESCENCIA FUNCIONAL SE CONSIDERÓ EL ANÁLISIS DE COMPARACIÓN DE LAS MEJORA Y VENTAJAS TECNOLÓGICAS DE LOS NUEVOS MODELOS, COMO SERIAN LAS MEJORAS EN DISEÑO (WINGLETS Y RECUPERACIÓN DEL AIRE DE IMPACTO), EQUIPOS ELECTRÓNICOS Y COMODIDAD DE LA CABINA, QUE SE PONDERARON CONTRA EL DESEMPEÑO DE LA AERONAVE VALUADA.
 - ∩ PARA LA OBSOLESCENCIA ECONÓMICA, SE CONSIDERÓ LOS COMENTARIOS DE LOS ANALISTAS QUE RESALTAN LA RELACIÓN DEL COMPORTAMIENTO DE LOS VALORES DE MERCADO Y ECONÓMICO Y LA SOBREFERTA EN EL MERCADO SECUNDARIO DE AERONAVES DE ESTE TIPO.
- ⇒ LA ESTIMACIÓN DEL VALOR DE MERCADO MEDIANTE EL ENFOQUE DE MERCADO, ES EL RESULTADO DE LA OBSERVACIÓN Y ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES REALES DEL MERCADO PARA AERONAVES SIMILARES, A TRAVÉS DE LA CONSULTA DE OFERTAS Y LA UTILIZACIÓN DE REFERENCIAS (AIRCRAFT BLUEBOOK, VREF ON LINE, EDICIÓN VERANO 2016)

VARIACIÓN DEL VALOR COMERCIAL PROMEDIO DEL KING AIR B200 2006
(FUENTE: AIRCRAFT BLUEBOOK)



VI.- RESUMEN DE VALORES.

CON BASE EN LOS ENFOQUES UTILIZADOS, LOS VALORES DEL BIEN VALUADO, EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS, SON:

| | |
|--|-------------------------|
| - VALOR NETO DE REPOSICIÓN: | USD 2,560,000.00 |
| - VALOR DE CAPITALIZACIÓN DE INGRESOS: | NO APLICÓ. |
| - VALOR DE MERCADO: | USD 2,520,000.00 |

VII.- CONSIDERACIONES PREVIAS A LA CONCLUSIÓN

- ⇒ EN EL CASO DE AERONAVES, LA VIDA ÚTIL REMANENTE EN AÑOS DEPENDE DE SU UTILIDAD, DE ACUERDO CON SU DESEMPEÑO Y ESTA VIDA SE VA DANDO EN FUNCIÓN DEL ADECUADO MANTENIMIENTO PROGRAMADO Y CORRECTIVO, DE LA APLICACIÓN DE LOS BOLETINES DE SERVICIO Y DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD OBLIGATORIOS, DE SU ACTUALIZACIÓN Y DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS QUE EMITA LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.
- ⇒ LA VIDA ÚTIL REMANENTE SE ESTIMA EN 24 AÑOS, CONSIDERANDO SU UTILIZACIÓN ACTUAL.
- ⇒ LA AERONAVE ESTA AL CORRIENTE DE SUS SERVICIOS. SE DEBERÁ EFECTUAR REPARACIÓN MAYOR DE HÉLICES Y MOTORES EN DICIEMBRE DE 2018, POR LIMITE DE TIEMPO CALENDARIO.

VIII.- REFERENCIAS DE MERCADO

OFERTAS PUBLICADAS.

BEECHCRAFT B200 2007, MATRÍCULA N87M, 1150 HORAS TIEMPO TOTAL, PROLINE 21, FMS-3000 DUAL, TCAS II, TAWS A, MAPAS ELECTRÓNICOS, HF CON SELCAL, TELÉFONO SATELITAL, WEATHER AVOIDANCE, HÉLICES DE 5 PALAS, SIN HISTORIAL DE DAÑOS. **USD 2,700,000.00**

BEECHCRAFT B200 2006, 2,850 HORAS TIEMPO TOTAL, INSPECCIÓN DE SECCIÓN CALIENTE A MOTORES Y REPARACIÓN MAYOR A HÉLICES HECHAS A LAS 1,844 HORAS, EN OCTUBRE DE 2012. PROLINE 21, MAPAS ELECTRÓNICOS CON JEPPESEN, TCAS II, EGPWS, COMUNICACIÓN CON TIERRA, INSTRUMENTOS ELECTRÓNICOS DE RESPALDO (ESIS), TELÉFONO SATELITAL, RVSM, JAR-OPS, 2 AFT JUMP SEATS, HISTORIAL DE DAÑOS POR RAYO EN 2008. **USD 2,675,000.00**

BEECHCRAFT B200 2006, SERIE BB-1946, MATRÍCULA C-GDNH, 4809 HORAS TIEMPO TOTAL, 994/713 HORAS TIEMPO DESDE REPARACIÓN MAYOR DE LOS MOTORES, REPARACIÓN MAYOR DE LAS HÉLICES EN MAYO DE 2021 Y MARZO DE 2017, PROLINE 21, GPS-4000S CON WAAS/LPV, MEJORA DE CARGADOR DE BASE DE DATOS DBU-5000, TCAS SKYWATCH TRC-899 TCAS, EGPWS, INSTRUMENTOS DE RESPALDO ESIS, PROGRAMA DE GARANTÍA AMPLIADA PARA INSTRUMENTOS, AIRSHOW 410, PINTURA E INTERIOR NUEVOS, CERTIFICADO PARA EXPORTACIÓN A ESTADOS UNIDOS. **USD 2,395,000.00**

BEECHCRAFT B200 2005, 2715 HORAS TIEMPO TOTAL, MOTORES CON 895/895 HORAS DESDE REPARACIÓN MAYOR, HÉLICES CON 1,425/2175 HORAS DE TIEMPO TOTAL, VENCEN EN AGOSTO DE 2019 MAYO DE 2017, PROLINE 21, TCAS I, EGPWS, ESIS, RADAR DOPPLER, TELÉFONO SATELITAL, LOCKERS EN ALAS Y STRAKES VENTRALES EN FUSELAJE RAISBECK, JUMP SEATS EN ÁREA DE CARGA. USD 1,995,000.00

REFERENCIAS.

BEECHCRAFT B200 2006, PROLINE 21, DESHIELO EN FRENOS, INSPECCIONES Y MOTORES A MEDIA VIDA, TAWS B, 3,900 HORAS DE TIEMPO TOTAL Y SIN HISTORIAL DE DAÑOS. **USD 2,500,000.00**, AIRCRAFT BLUEBOOK, VERANO 2016.

BEECHCRAFT B200 2006, PROLINE 21, INSPECCIONES Y MOTORES A MEDIA VIDA, TAWS B, 3,600 HORAS DE TIEMPO TOTAL Y SIN HISTORIAL DE DAÑOS. **USD 2,275,000.00**, VREF ON LINE, JULIO DE 2016..

IX.- CONCLUSIÓN DE VALOR.

DECLARACIONES.

- ⇒ EL PRESENTE AVALÚO CONSTA DE UN TOTAL DE QUINCE PÁGINAS, POR LO QUE NO SERÁ VÁLIDO SI FALTA UNA PARTE DE ÉSTE.
- ⇒ EL PRESENTE AVALÚO SÓLO ES VÁLIDO PARA EL PROPÓSITO Y OBJETO QUE SE INDICA EN LOS ANTECEDENTES Y SÓLO ES VÁLIDO SI CUENTA CON LA FIRMA DEL VALUADOR.
- ⇒ LAS DECLARACIONES DE HECHOS Y DATOS CONTENIDAS EN ESTE INFORME SON VERDADERAS Y CORRECTAS.
- ⇒ LOS ANÁLISIS, OPINIONES Y CONCLUSIONES REPORTADOS ESTÁN LIMITADOS SÓLO POR LAS SUPOSICIONES Y CONDICIONES LIMITANTES REPORTADAS Y SON LOS ANÁLISIS, OPINIONES Y CONCLUSIONES PROFESIONALES E IMPARCIALES PROPIOS DEL VALUADOR.
- ⇒ EL VALUADOR NO TIENE INTERÉS PRESENTE O FUTURO EN LA PROPIEDAD QUE ES OBJETO DE ESTE INFORME NI INTERÉS PERSONAL O PARCIALIDAD CON RESPECTO A LAS PARTES INVOLUCRADAS.
- ⇒ LA COMPENSACIÓN ECONÓMICA DEL VALUADOR NO ESTÁ CONDICIONADA AL INFORME DE UN VALOR PREDETERMINADO O DIRIGIDO A UN VALOR QUE FAVORECE LA CAUSA DEL CLIENTE, AL MONTO DEL VALOR ESTIMADO, A OBTENER UN RESULTADO ESTIPULADO, O A LA OCURRENCIA DE UN EVENTO SUBSECUENTE.
- ⇒ EL VALUADOR HA REALIZADO UNA INSPECCIÓN PERSONAL DE LOS BIENES QUE SON OBJETO DE ESTE REPORTE.
- ⇒ NADIE HA PROPORCIONADO AL VALUADOR ASISTENCIA PROFESIONAL SIGNIFICATIVA.

FECHA EFECTIVA DE VALORES.

LA FECHA A LA CUAL SE ESTIMAN LOS VALORES DE LOS BIENES DESCRITOS EN ESTE AVALÚO ES EL CUATRO DE JULIO DE DOS MIL DIECISÉIS.

VALORES.

DECLARO QUE, CON BASE EN MIS CONOCIMIENTOS Y PARECER, Y DE ACUERDO CON LOS ANÁLISIS Y ESTUDIOS REALIZADOS, EL VALOR COMERCIAL DEL BIEN VALUADO SE ESTIMA EN:

USD 2,520,000.00 = DOS MILLONES QUINIENTOS VEINTE MIL DÓLARES, 00/100 =

VALUADOR



ING. DAVID ZIMAN BRAMZON
PERITO EN VALUACIÓN DE AERONAVES
REGISTRO 013 DEL COLEGIO DE INGENIEROS
MEXICANOS EN AERONÁUTICA

IX.- INVENTARIO

| Descripción | VRN | VNR | VM | VC |
|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| AERONAVE | \$6,100,000 | \$2,560,000 | \$2,520,000 | \$2,520,000 |

AERONAVE.

FABRICANTE: HAWKER BEECHCRAFT
 MODELO: KING AIR B200
 AÑO DE FABRICACIÓN: 2006
 NÚMERO DE SERIE: BB-1958
 MATRÍCULA: XC-CLQ
 PROPIETARIO: GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA

PLANEADOR.

HORAS TOTALES: 2,267.40
 ATERRIZAJES: 1,867.00
 ÚLTIMO SERVICIO ANUAL (200 HRS): OCTUBRE 12 DE 2015 (2,206.4 HORAS)
 TIEMPO DESDE ANUAL: 9 MESES (61 HORAS)
 ESTADO DE LA PINTURA: BUENO (8)
 PINTURA: BLANCA CON FRANJAS NEGRA Y ORO.

CARACTERÍSTICAS DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE.

NÚMERO DE PLAZAS: 11
 NÚMERO DE MOTORES: 2
 POTENCIA DE C/MOTOR (SHP): 850
 VELOCIDAD MÁXIMA (NUDOS): 294
 VELOCIDAD RECOMENDADA DE CRUCERO (NUDOS): 289
 VELOCIDAD DE DESPLOME CON FLAPS (NUDOS): 75
 TECHO DE SERVICIO (PIES): 35,000
 VELOCIDAD DE ASCENSO (PIES/MIN): 2,450
 CARRERA DE DESPEGUE (PIES): 1,856
 CARRERA DE ATERRIZAJE (PIES): 1,760
 PESO MÁXIMO DE DESPEGUE (LIBRAS): 12,500
 PESO VACÍO TÍPICO (LIBRAS): 7,755
 CARGA ÚTIL (LIBRAS): 3,760
 CARGA MÁXIMA DE PAGA (LIBRAS): 2,300
 CAPACIDAD MÁXIMA DE COMBUSTIBLE (LIBRAS): 3,645
 CARGA DE PAGA CON TANQUES LLENOS (LIBRAS): 115
 COMBUSTIBLE C/CARGA DE PAGA MÁXIMA (LIBRAS): 2,075
 ALCANCE C/TANQUES LLENOS (MILLAS NÁUTICAS): 1,500

EQUIPO DE RADIOCOMUNICACIÓN, NAVEGACIÓN E INSTRUMENTOS.

1 SISTEMA PROLINE 21 COLLINS CON EFIS Y 3 PANTALLAS
 1 PILOTO AUTOMÁTICO CON DIRECTOR DE VUELO COLLINS APS-3000
 2 TRANSMISOR COMUNICADOR VHF COLLINS VHF-4000
 2 RADIO NAVEGADOR (VOR/ILS) COLLINS NAV-4500
 1 RADIO NAVEGADOR (VOR/ILS/ADF) COLLINS NAV-4000
 2 TRANSPONDERS MODO S COLLINS TDR-94D
 1 ADF COLLINS NAV-4000
 1 DME COLLINS DME-4000
 2 ADMINISTRADOR DE VUELO FMS-3000
 2 GPS GPS-4000A
 1 RADAR METEOROLÓGICO RTA-852
 1 RADIO ALTÍMETRO COLLINS ALT-4000
 1 AVISO DE COLISIÓN (TCAS II) CAMBIO 7 COLLINS TTR-400D
 1 AVISO DE PROXIMIDAD AL TERRENO (EGPWS) HONEYWELL MARK VIII
 1 GRABADORA DE VOZ DE CABINA L-3 CVRSS FA-2100 SS

COLLINS PROLINE 21, EFIS, ESIS, FMS-3000 DUAL, GPS-4000A, TCAS II, EGPWS, CVRSS, IFR, RVSM

MOTORES.

| | 1 | 2 |
|-----------------------------|-------------------------|--------------|
| FABRICANTE: | PRATT & WHITTNEY CANADA | |
| MODELO: | PT6A-42 | |
| NÚMERO DE SERIE: | PCE-PJ1009 | PCE-PJ1010 |
| HORAS TOTALES: | 2,268 | 2,268 |
| CICLOS TOTALES: | 1,868 | 1,868 |
| HORAS AUTORIZADAS ENTRE OH: | 3600/12 AÑOS | 3600/12 AÑOS |
| HORAS REMANENTES PARA OH: | 1,332 | 1,332 |

SE EFECTUÓ HSI A AMBOS MOTORES A LAS 1,8031.0 HORAS.
 SE REQUERIRÁ OH POR TIEMPO CALENDARIO EN DICIEMBRE DE 2008.

HELICES.

| | 1 | 2 |
|------------------------------|---------------------|---------|
| FABRICANTE: | HARTZELL | |
| MODELO: | HC-E4N-3G | |
| NÚMERO DE SERIE DEL NÚCLEO: | HH-2478 | HH-3018 |
| HORAS TOTALES: | 2,268 | 2,268 |
| HORAS DESDE REP. MAYOR (OH): | 648 | 648 |
| TIEMPO RECOMENDADO ENTRE OH: | 4,000 HRS./72 MESES | |

SE EFECTUÓ REPARACIÓN MAYOR A AMBAS HÉLICES EN DICIEMBRE DE 2012, POR LÍMITE DE TIEMPO CALENDARIO, A LAS 1,620.4 HORAS.

EQUIPO ADICIONAL.

WINGLETS
 STRAKES DOBLES VENTRALES
 2 ASIENTOS PLEGABLES EN ÁREA DE EQUIPAJE
 DESHIELO DE FRENOS
 FMS, DME Y ADF DUAL

TREN DE ATERRIZAJE.

LAS PIERNAS, MANGUERAS, Y POZOS DEL TREN DE ATERRIZAJELIMPIOS Y SIN FUGAS APARENTES.
 LLANTAS Y FRENOS EN BUENAS CONDICIONES, CON DESGASTE NORMAL.
 MANGUERAS DE DESHIELO DE FRENOS EN BUENAS CONDICIONES.

SISTEMA DE DESHIELO.

BOTAS DE DESHIELO EN BORDES DE ATAQUE DE ALA Y EMPENAJE HORIZONTAL Y EN PALAS DE HÉLICES EN BUENAS CONDICIONES. DESHIELO EN FRENOS POR AIRE CALIENTE Y ELÉCTRICO EN PARABRISAS.

INTERIORES

CERTIFICADA PARA 2 TRIPULANTES, 4 PASAJEROS EN ASIENTOS TIPO CLUB CON 2 MESITAS EJECUTIVAS, 2 EN ASIENTOS INDIVIDUALES AL FRENTE, 2 EN ASIENTOS PLEGABLES EN ZONA DE EQUIPAJE Y OTRO EN ASIENTO LETRINA LATERAL FRENTE A PUERTA DE ACCESO, SEPARADO DE LA CABINA POR UNA CORTINA DESLIZABLE. ASIENTOS DE PIEL, GAVETAS PARA BOTANAS Y DISPENSADOR DE LÍQUIDOS, LATERALES Y CIELO EN MUY BUENAS CONDICIONES (9)

HISTORIAL DE MANTENIMIENTO.

HA TENIDO MANTENIMIENTO ADECUADO Y OPORTUNO EN TALLER DE ALE, AUTORIZADO POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA Y EL FABRICANTE DE LA AERONAVE.
 EL TIEMPO DE VUELO DEL AVIÓN ES UN 40% INFERIOR AL PROMEDIO PARA ESTAS AERONAVES.
 LA ÚLTIMA INSPECCIÓN ANUAL (FASES 1, 2, 3 Y 4) SE EFECTUÓ EN EL TALLER DE ALE EN TOLUCA, EN OCTUBRE DE 2015, A LAS 2,206.4 HORAS Y 1,509 ATERRIZAJES.
 LA INSPECCIÓN DE SECCIÓN CALIENTE A LOS MOTORES Y LA REPARACIÓN MAYOR A LAS HÉLICES FUERON EN NOVIEMBRE DE 2013, A LAS 1,831 HORAS.
 LA ÚLTIMA INSPECCIÓN DE 400 HORAS A LOS MOTORES (BOROSCOPIO)SE HIZO A LAS 2,206.4 HORAS.
 NO SE ENCONTRARON REPORTES NI HUELLAS DE DAÑOS POR ACCIDENTE.

X.- REPORTE FOTOGRAFICO

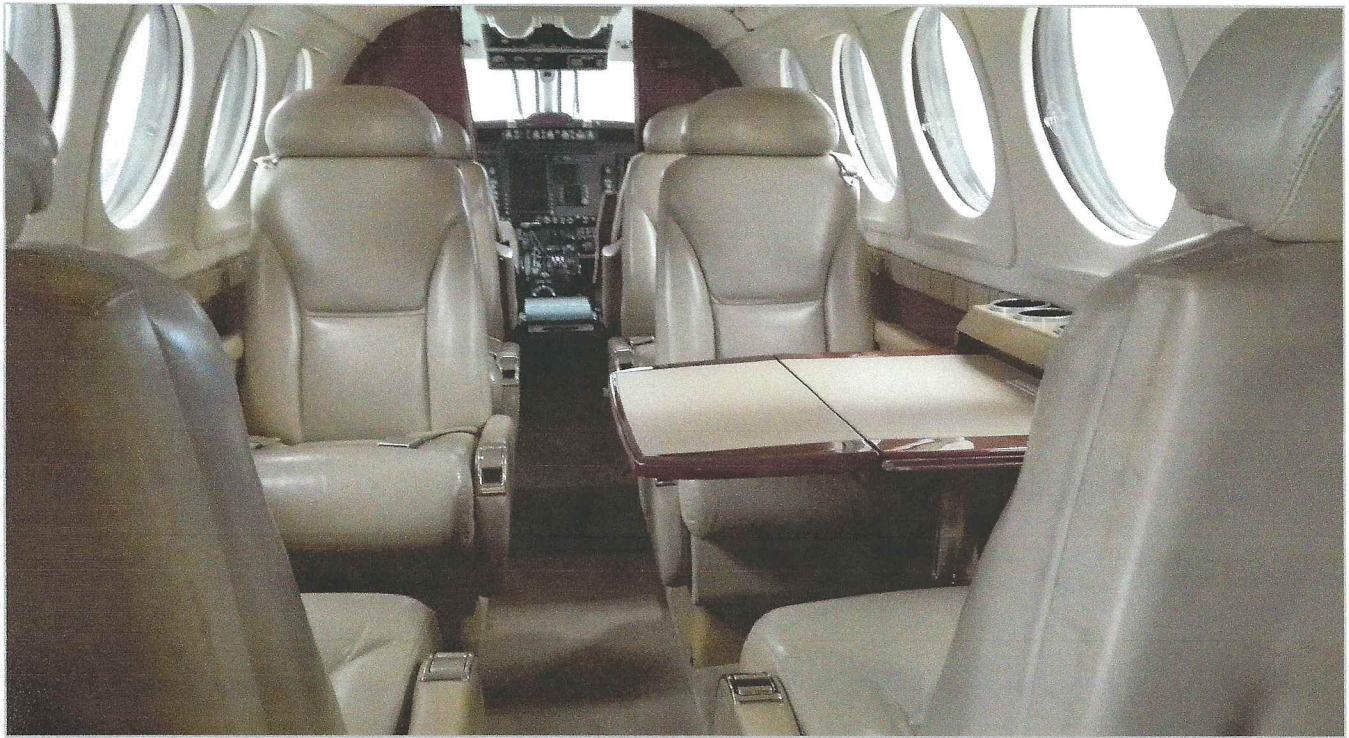


VISTA EXTERIOR DE LA AERONAVE

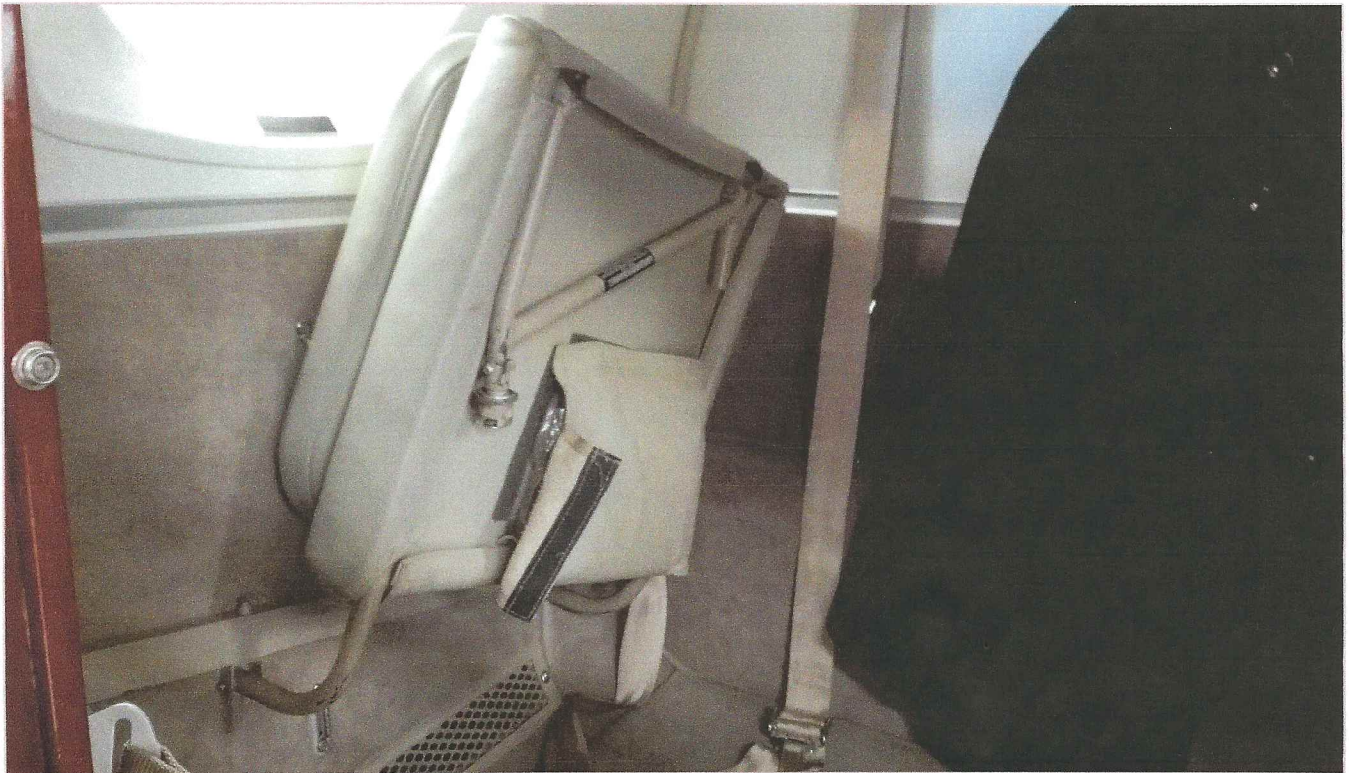


TABLERO DE INSTRUMENTOS

X.- REPORTE FOTOGRAFICO



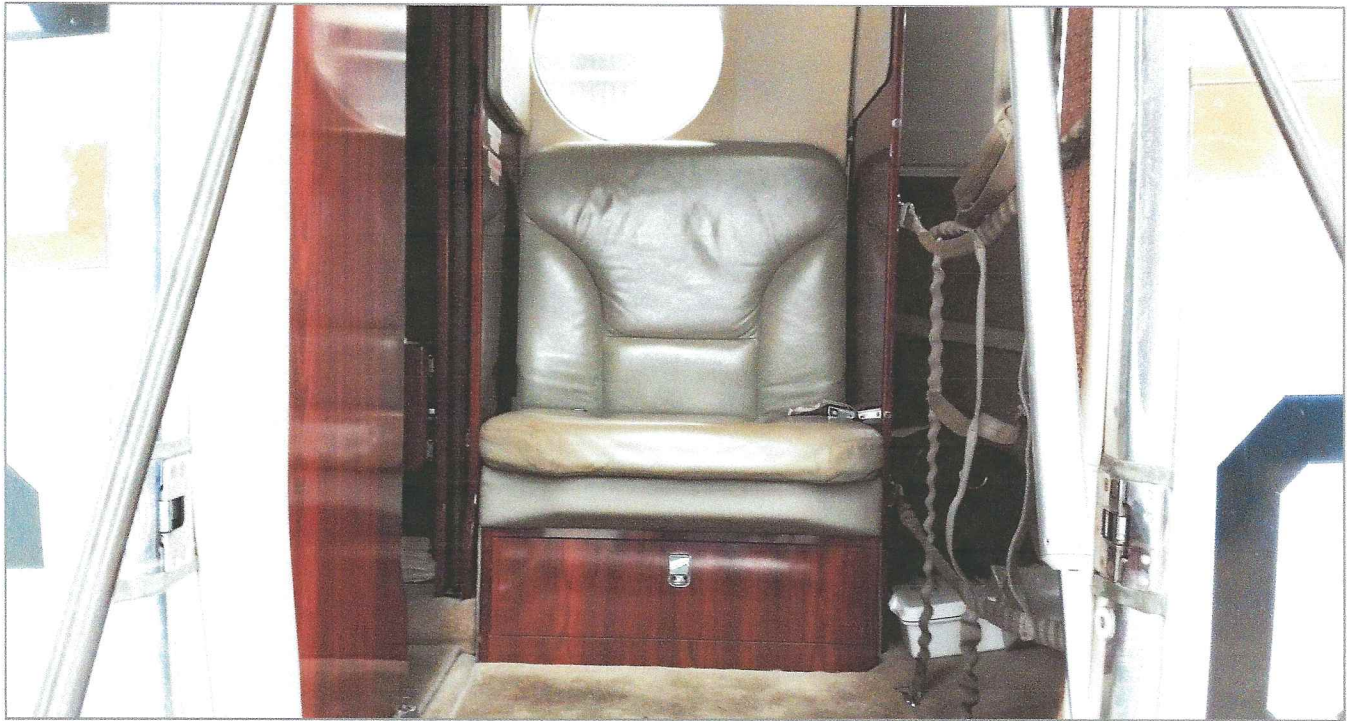
CABINA DE PASAJEROS, VISTA HACIA EL FRENTE



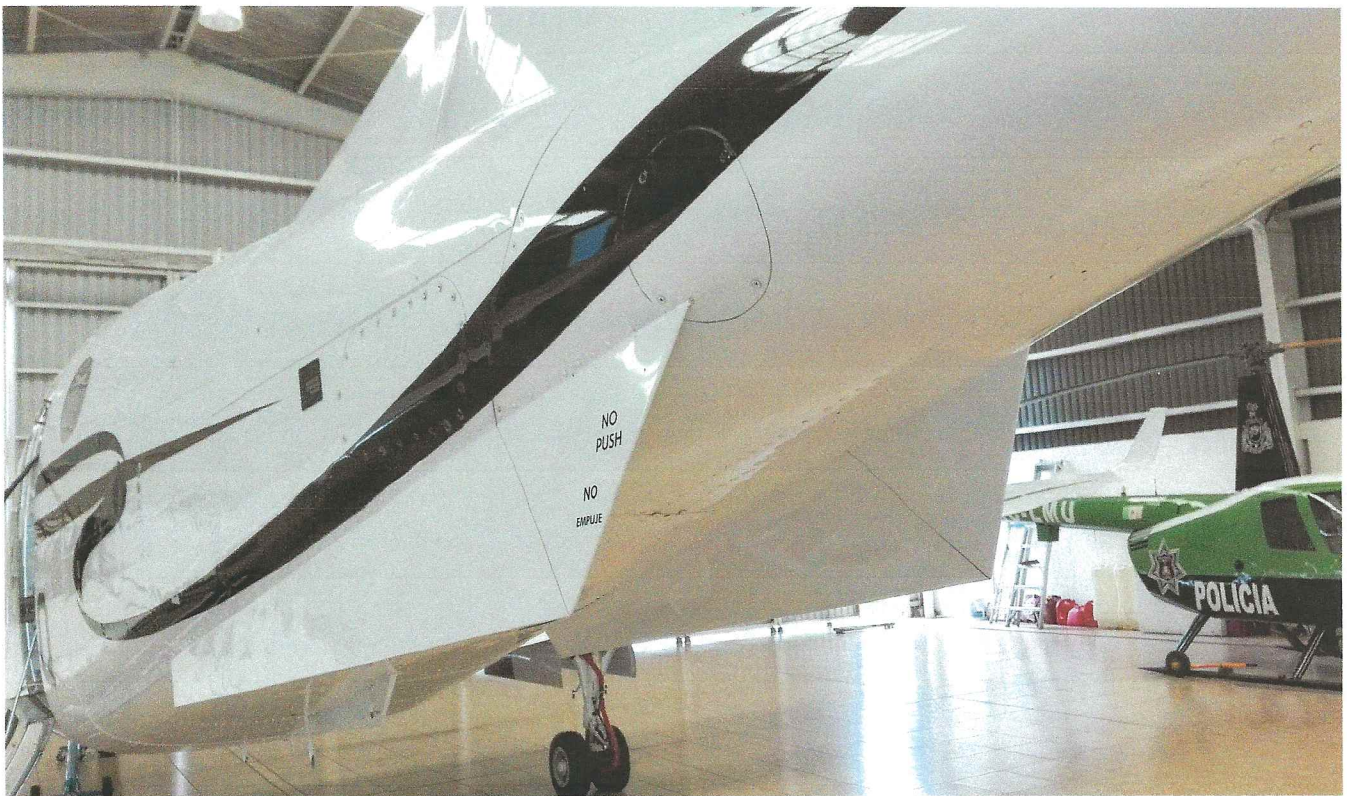
ASIENTO PLEGABLE EN ZONA DE CARGA

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'DZ' or similar, located in the bottom left corner of the page.

X.- REPORTE FOTOGRAFICO



ASIENTO LETRINA LATERAL



STRAKES EN FUSELAJE POSTERIOR

X.- REPORTE FOTOGRAFICO



BORDE DE ATAQUE ALA DERECHA



LUZ DE ATERRIZAJE EN TREN DE NARIZ