



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

INFORME DE ACCIDENTE AERONAVE CESSNA MATRICULA FAG A-37B 1654

Marca:	Cessna
Modelo:	A-37B
No. Serie:	73-1654
Certificado de Aeronavegabilidad:	No aplica
Colores: de la aeronave:	Camuflaje (Verde, Gris, Café, Blanco)
Fecha del accidente:	25 de Enero de 2006
Lugar del Accidente:	Área, Río Escondido, Peten
Coordenadas del accidente:	N 17° 23' 46.4" W 090° 51' 04.5
Hora del Accidente:	11:04 am Hora local, 17:04 UTC
Dimensiones de la pista:	No aplica
Elevación:	450' sobre el nivel del mar
Propietario u Operador:	Fuerza Aérea Guatemalteca
Piloto al mando:	Capitán Primero ROBERTO EDUARDO RUBEN TREJO RALON
Tipo y No. De Licencia:	----
Vigencia de la Licencia:	----
Nacionalidad:	Guatemalteca
Personas a bordo:	Dos (02)
Copiloto:	Teniente de Aviación MILTON NEFTALI GODINES VELASQUEZ

1. SINOPSIS.

Aeronave de uso militar, con 31 años de servicio en la Fuerza Aérea Guatemalteca, contaba con la documentación correspondiente de mantenimiento y de vuelo al día, con reportes de mantenimiento de piezas por tiempo vencido, tiempo total de la aeronave 1,223:2 horas de vuelo según registros al 15 de Noviembre de 2005, el Capitán tenía en su haber 1,947:4 horas de vuelo, el Copiloto tenía en su haber 206:7 horas totales de vuelo.

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave decoló de este aeropuerto Internacional La Aurora, con destino a Peten, a las 10:20 hora local, 16:20 UTC, para efectuar una misión de sobre vuelo en el Departamento del Peten, con dos oficiales a bordo, Piloto al mando de la aeronave Capitán ROBERTO TREJO R., copiloto Teniente de Aviación MILTON GODINEZ, el primer contacto con la estación del Aeropuerto Mundo Maya lo efectuaron a cincuenta y cinco millas náuticas (55 mn) al sur, nivelados a diecisiete mil quinientos pies (17,500' ft) a las 10:42 am, iniciando su descenso para el área que iban a sobrevolar, cuando se encontraba a seis mil quinientos pies (6,500' ft) en las coordenadas N 17° 21' 08" W 090° 51' 05" con 249 kt nudos de velocidad, se reportó a torre del Aeropuerto Mundo Maya y seguidamente con La base de la Fuerza Aérea que se localiza en este aeropuerto, solicitó información sobre otra aeronave militar que se encontraba en esa zona y cuando se le solicitó por frecuencia para responder a su pregunta ya no fue posible contactarles, la aeronave se estrelló en forma directa contra el terreno.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

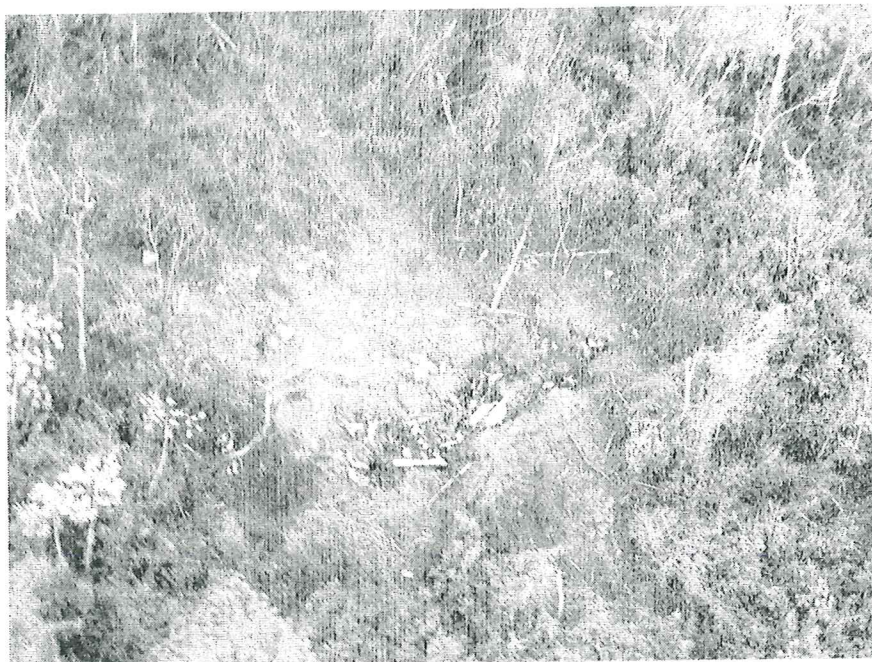
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

1.2. LESIONES A PERSONAS.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
Mortales	---2---	-----	-----
Graves	-----	-----	-----
Leves	-----	-----	-----
Ilesos	-----	-----	-----

1.3. DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave se destruyo en su totalidad, al haber impactado en el terreno en descenso casi vertical.



1.4. OTROS DAÑOS.

La aeronave al estrellarse no causo daños a personas ajenas al vuelo o propiedad privada.

1.5. INFORMACION SOBRE LA TRIPULACIÓN.

- a. **Piloto:** Capitán de Aviación ROBERTO EDUARDO TREJO RALON
b. Tipo y Numero de Licencia: -----
c. Vigente: Al día y Vigente



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

d. Edad: -----
e. Fecha de nacimiento: -----
f. Total Horas de Vuelo en esta aeronave: 100:00 horas
g. Total de horas de vuelo: 1947:4 horas

a. **Copiloto: Teniente de Aviación MILTON NEFTALI GODINEZ VELASQUEZ**

b. Tipo de Licencia y no: -----
c. Vigente: al día y Vigente
d. Edad: -----
e. Fecha de nacimiento: -----
f. Total Horas de Vuelo/Tipo de aeronave: 00:00
g. Total de horas de vuelo: 206:7

1.6. INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

Los datos se han tomado de los Documentos de Mantenimiento de la aeronave, proporcionados por la Comandancia de la Fuerza Aérea Guatemalteca

a. Marca: Cessna
b. Certificado de aeronavegabilidad: no aplica
c. Modelo: A-37B
d. Número de serie: 17-1654 (A-432)
e. Tiempo Total de Aeronave: 1,223:2 al 15-Nov-2005
f. Total Aterrizajes: 321
g. Motores: Dos
h. Marca: General Eléctric J-85-17A
i. Colores: Camouflage
j. Propietario: Fuerza Aérea Guatemalteca

1.6.1 INFORMACION SOBRE LOS MOTORES.

El motor numero UNO N/S GE-E 248674 con 747:00 horas de vuelo DESPUES DE OVERHAUL, fue removido y cambiado de la de esta aeronave **A-37B 1654**, por **INDICACION DE TEMPERATURA ALTA**, instalando en la posición numero **UNO**, el que se describe a continuación. Este al impactar la aeronave con el terreno se destruyo completamente.

1.6.1.1 MOTOR No.1.

a. Motor: Turbina
b. Marca: General Electric
c. Modelo: J85-17A



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

- d. Serie: GE-248859
- e. Tiempo total: 4,244:0 TSN (horas de vuelo)
- f. Tiempo de Overhaul: 449:8 horas

1.6.1.2 MOTOR No.2.

- a. Motor: Turbina
- b. Marca: General Electric
- c. Modelo: J85-17A
- d. Serie: GE-248664
- e. Tiempo total: _____
- f. Tiempo de Overhaul: 808:40

1.6.2 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE.

El mantenimiento de aeronave era llevado a cabo por el Escuadrón de Mantenimiento del Comando Central de La Fuerza Aérea Guatemalteca, encontrándose los libros de mantenimiento de la aeronave con todas sus anotaciones correspondientes al mantenimiento y ordenes de vuelo. Se encontraron reportes de mantenimiento de piezas, mangueras, instrumentos por **TIEMPO LÍMITE DE VIDA VENCIDO**, (tiempo de vencimiento entre 10 y 15 años) como también el intercambio de motores, por carecer de repuestos.

1.6.3 SISTEMA DE OXIGENO.

Los cilindros de abastecimiento de Oxígeno para las aeronaves según los registros y la tarjeta de las botellas se encontró que la última vez que fueron cambiados fue en el mes de Enero del corriente año, por lo que se descarta un mal abastecimiento de oxígeno.

1.6.4 PESO Y BALANCE.

A la aeronave no se le había efectuado su peso y balance.

1.6.5 COMBUSTIBLE.

Salio a efectuar este vuelo con 700 galones de combustible para turbina JET-A1. Había volado solamente 00:35 minutos, cuando sufrió el accidente.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

1.7. INFORMACION METEOROLÓGICA.

El informe meteorológico del aeropuerto de Peten, sobre la estación, a las 11:00 hora local, 17:00 horas UTC, se leía como sigue.

OBSERVACIONES O WX:

17:00UTC. 04004 9999 SCT014 BKN016 24/21 1021 30.15

1. Observación de las 11:00 am
2. Viento de los 040 grados con una intensidad de 04 nudos
3. Visibilidad mas de 10 kilómetros
4. Nubes dispersas a los 1,400 pies
5. Quebrados a 1,600 pies
6. Temperatura ambiente 24 grados
7. Temperatura punto de Rocío 21 grados
8. Presión Atmosférica en milibares 1021
9. Presión Atmosférica en Pulgadas de Mercurio 30.15
10. El informe de las condiciones meteorológicas en el área norte donde ocurrió el accidente no se tiene, se tiene conocimiento que prevaleció un techo de nubes bajo, puesto que el Capitán según reporte de su base en Peten, comento que estaba preguntando por la otra aeronave que tenia que estar en el área, por lo que se deduce que no tenia visibilidad para el descenso, las condiciones atmosféricas en el área que el se encontraba podrían haber estado peores en ese nivel de vuelo al reportado en el área del Aeropuerto Mundo Maya.

1.7 INFORMACION SOBRE EL AEROPUERTO.

No aplica la aeronave se accidente en un área rural.

1.9. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.

Usaron las radioayudas normales para efectuar esta misión, según el informe escrito de La Torre de Control del Aeropuerto Mundo Maya, siempre estuvieron en frecuencia hasta perderse en la pantalla de radar un par de minutos antes del accidente, la señal del transponder de la aeronave desde que contacto con el Radar de Peten, a diecisiete mil quinientos pies (17,500 pies), a cincuenta y cinco millas (55 mn) al sur, fue irregular apagándose por lapsos cortos de tiempo,



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

la señal del transponder se perdió en el momento de la última comunicación, en las coordenadas **N 17° 21' 08 W 090° 51' 0.5** cuando se encontraba a seis mil quinientos pies (6,500 pies) sobre el nivel del mar.

1.10. COMUNICACIONES.

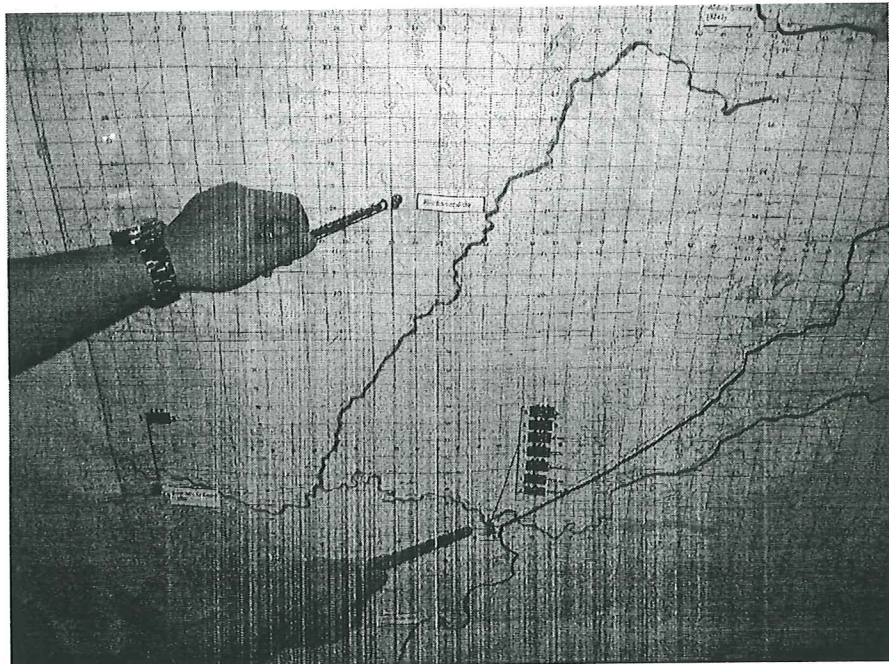
Mantuvo comunicación con las estaciones que tenía que efectuarlas, no reportaron ni indicaron tener alguna clase de problemas con la aeronave y sus superficies de vuelo, instrumento o motores durante las transmisiones.

1.11. REGISTRADORES DE VUELO.

No aplica por tipo de aeronave.

1.12. INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE.

Esta se desintegro totalmente por impacto directo contra el terreno incendiándose seguidamente.



EL LUGAR DEL ACCIDENTE FUE LOCALIZADO POR UNIDADES AEREAS LA FUERZA AEREA GUATEMALTECA, EN RIO ESCONDIDO, PETEN.

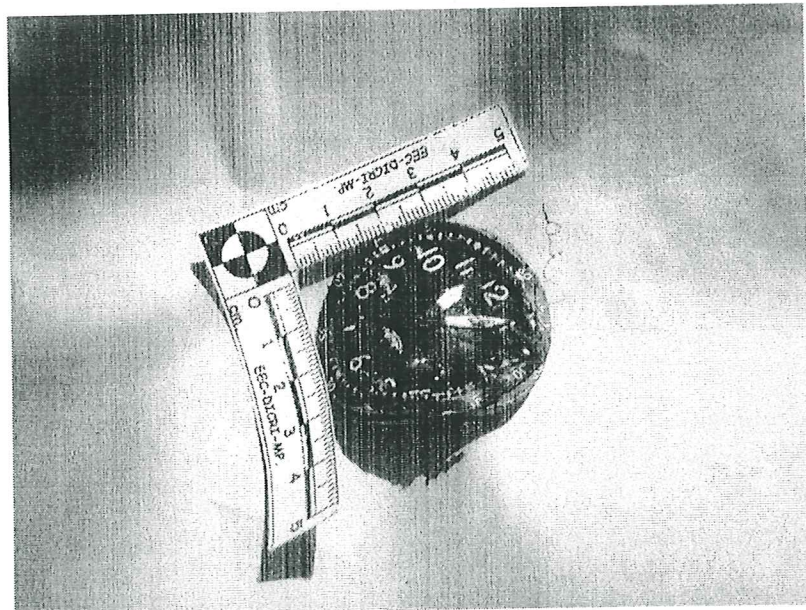


REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

- 1.12.1** El área del accidente se ubico en las coordenadas **N 17° 23' 46.4" W 090° 51' 04.5"** según marcación de GPS.
- 1.12.2** El último reporte de la aeronave con el Aeropuerto Mundo Maya fue sobre las coordenadas **N 17° 21 08" W 090° 51' 05"**
- 1.12.3** Tenemos que entre estas dos marcaciones la aeronave de su ultima transmisión a la del accidente la aeronave recorrió dos punto sesenta y cuatro millas (2.64 millas)
- 1.12.4** El área de Río Escondido se localiza a 168 millas náuticas del Aeropuerto La Aurora, con rumbo 351°, y a 63.05 millas náuticas aproximadamente del Aeropuerto Mundo Maya, Peten, con rumbo 294°.
- 1.12.5** El accidente ocurrió aproximadamente a las 11:04 am, por la carátula del reloj que fue encontrada dentro de los restos de la aeronave, se desconoce la posición en la que fue encontrada esta pieza en el lugar del accidente.



ESTE INSTRUMENTO SE LOCALIZA EN PANEL DE INSTRUMENTOS, DE LA CABINA, SE DESCONOCE EN QUE LUGAR O A QUE DISTANCIA DE LA AERONAVE FUE LOCALIZADO

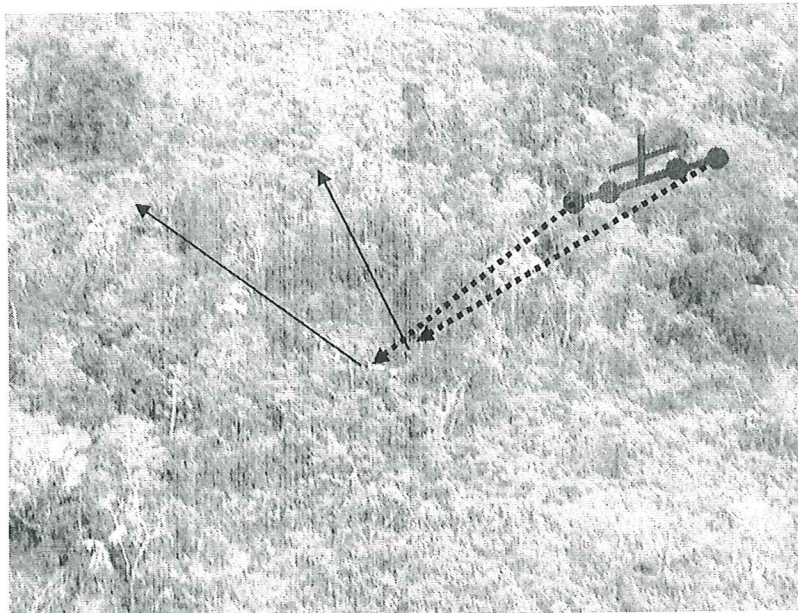


REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

1.12.6 VISUALIZACION DEL ACCIDENTE



AREA DE IMPACTO, LA AERONAVE SE DISINTEGRO

1.12.7 VISTA DEL AREA DE IMPACTO



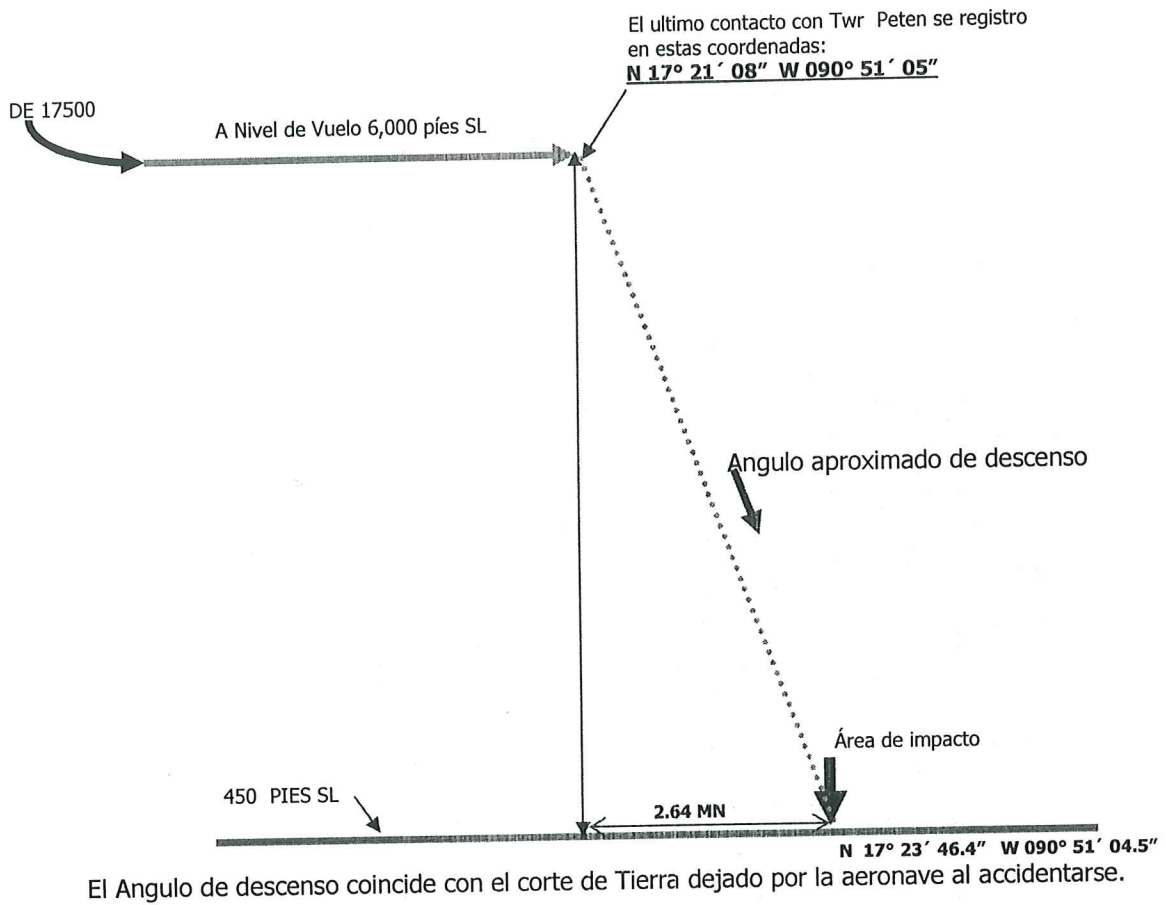


REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

1.12.8 TRAYECTORIA Y COORDENADAS DEL ÚLTIMO REPORTE Y AREA DE CAIDA



EL ANGULO DE CAIDA, COINCIDE CON EL CORTE DE ENTRADA DE LA AERONAVE A TIERRA, LA CAIDA FUE DE 5,550 PIES.



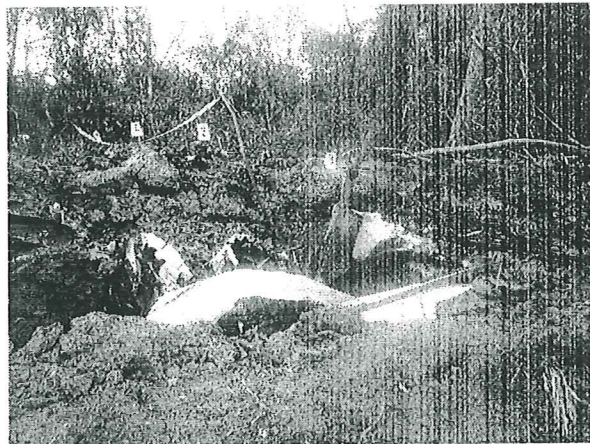
REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483



LA AERONAVE SE INCENDIO Y DESINTEGRO EN SU TOTALIDAD

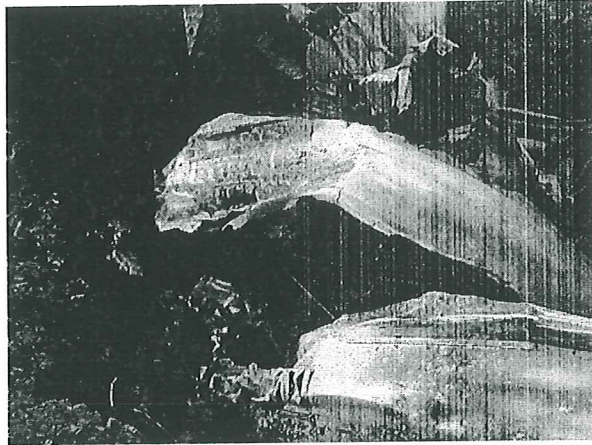




REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

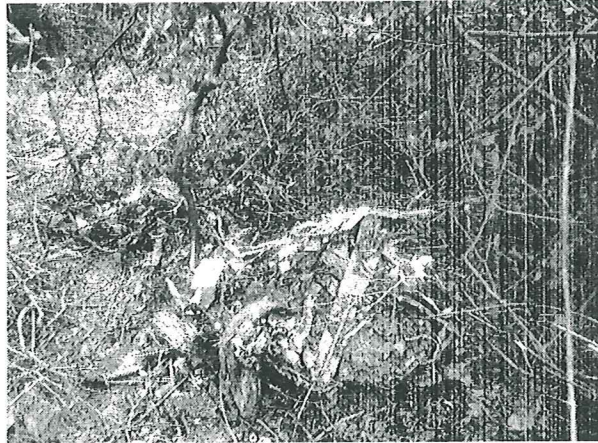




REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483





REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

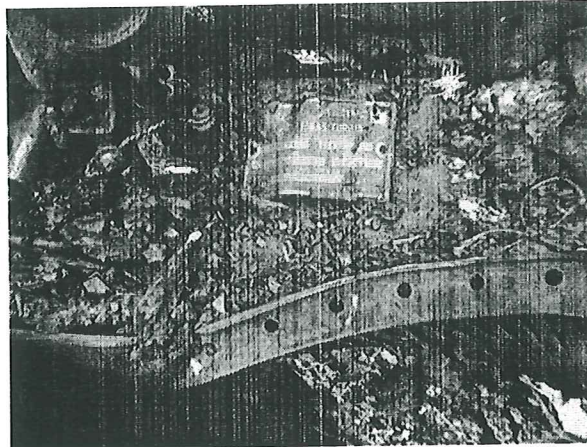




REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483



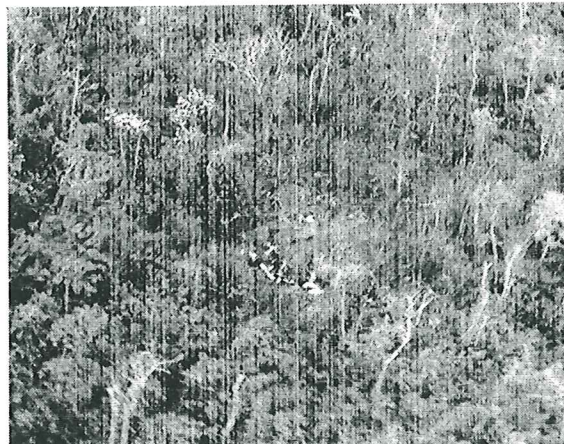
ESTA PLACA DE IDENTIFICACION PERTENECE AL MOTOR DERECHO (NUMERO DOS) SE DESINTEGRO TOTALMENTE

1.13. INFORME MEDICO PATOLÓGICO.

No se obtuvo el informe médico patológico, los cuerpos sufrieron politraumatismo y desmembración por explosión de la aeronave al impactar contra el terreno, adicionalmente los asientos se eyectaron al impactar contra la superficie, mutilándolos y quemándose al explotar la aeronave.

1.14. INCENDIO.

Al impactar contra el terreno se incendió y desintegró en su totalidad, había despegado de su base con un total de Setecientos galones de combustible, volando únicamente 00:35 minutos antes de accidentarse. El área afectada fue de 200 mts aproximadamente.





REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

1.15. SUPERVIVENCIA.

Fueron localizados por una persona que informo a la policía de este accidente, luego se realizo el rescate de los restos por personal de La Fuerza Aérea Guatemalteca, Ministerio Publico y miembros del Ejército.

1.16. ENSAYOS DE INVESTIGACION.

Se revisaron los documentos de la aeronave los cuales fueron proporcionados por la Comandancia de la Fuerza Aérea Guatemalteca, quienes también proporcionaron el transporte y todas las facilidades para la realización de esta investigación en el lugar del accidente.

2. ANALISIS.

- 2.1** El análisis se realizo en los documentos de la aeronave, motores y bitácoras de mantenimiento, se ha determinado en la revisión de estos documentos que el mantenimiento que se les realiza a las aeronaves ha sido hasta donde se ha podido, aceptable por las limitaciones que tienen en cuanto al abastecimiento de repuestos.
- 2.2** Por estos comentarios no se pretende dudar de la capacidad del Capitán a cargo de la aeronave, quien lamentablemente falleció con su copiloto y de quien se tiene conocimiento conocía tanto la aeronave que volaba como el área en la cual se accidento.
- 2.3** Por la huella que dejo al impactar se deduce que entro volando en un descenso casi vertical contra el terreno, se ha calculado un ángulo de sesenta y cinco grados en descenso posiblemente con una velocidad arriba de de los trescientos nudos.
- 2.4** El primer contacto que se tubo de la aeronave con la Torre de Control del Aeropuerto Mundo Maya, se encontraba volando a un nivel de diecisiete mil quinientos pies (17,500´) sobre al nivel del mar a las diez con cuarenta y dos (10:42 am), descendió gradualmente con una velocidad vertical de dos mil doscientos pies por minuto hasta los siete mil quinientos pies, luego descendió para seis mil pies con una velocidad de 249 nudos, según el registro de la pantalla del Radar del Aeropuerto Mundo Maya, este fue su ultimo contacto que se obtuvo de la aeronave.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

- 2.5** La señal del transponder del A-37B en la pantalla de radar nunca fue estable, como las otras dos aeronaves comerciales que se encontraban volando en el área a esa misma hora, (INTER despegado de Pozo Xan y CONTINENTAL decolado del aeropuerto Mundo Maya) la señal del A-37B fue irregular desde su inicio hasta su último contacto a las 11:02 am, a 6,500´ pies, sobre el nivel del mar, con una velocidad 249 nudos.
 - 2.6** Del último contacto radar a la zona de caída la aeronave voló una distancia de 2.64 millas para la zona donde impactó, con un ángulo de sesenta y cinco grados en descenso aproximadamente.
 - 2.7** Las comunicaciones por el Capitán al mando de la aeronave y la estación de Peten, se realizaron en forma normal.
 - 2.8** El informe verbal del operador de radio de la Base Aérea del Norte en Peten, comentó que las comunicaciones con la aeronave y la base se efectuaron en forma normal.
- 3. CONCLUSIONES.**
- No teniendo ningún reporte de los pilotos de fallas mecánicas durante el vuelo de la aeronave, se podría concluir como posibles causas de este accidente:
- 1.** En la posibilidad de que en determinado momento el Capitán hubiese querido romper la capa de nubes, efectuando un descenso pronunciado, olvidándose momentáneamente de tomar en cuenta la altura y la velocidad de la aeronave.
 - 2.** Desde la última comunicación que efectuó, a seis mil quinientos pies, para la hora que aparece registrada en la carátula del reloj podría haber sido de un minuto y medio (01:30 minutos), tiempo suficiente para que hubiese efectuado una comunicación y un procedimiento de emergencia de haber existido algún problema con la aeronave.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

3. El ángulo de caída fue demasiado pronunciado, y no efectuaron ninguna llamada a las estaciones que tenían en frecuencia, tampoco a las aeronaves que se encontraban en el área, lo que nos lleva a pensar en la posibilidad de haber realizado lo comentado en el punto numero uno de estas conclusiones, como una posible causa.

4. Se considera básicamente como la causa posible de este accidente, el error humano involuntario, ocasionado por una cadena errores que se han determinado en esta investigación así:

4.1 La falta de Recursos y Equipo para el adiestramiento del personal de Pilotos y personal de mantenimiento.

4.2 Las aeronaves no cuentan con el suficiente soporte logístico de repuestos, etc.

4.3 Se ha dejado de efectuar las inspecciones de muestreo de aceite de las turbinas desde hace mucho tiempo.

4.4 Las aeronaves se encuentran volando con piezas que tienen más de diez y quince años de vencimiento, por tiempo de vida vencido.

4.5 No cuentan con programas de adiestramiento para el personal de Pilotos, Mecánicos y Personal Administrativo.

4. RECOMENDACIONES.

Por lo que se ha podido apreciar durante el proceso de Investigación de este accidente nos permitimos sugerir las siguientes recomendaciones:

4.1 Se recomienda actualizar los reportes existentes en los registros de las aeronaves, ya que en este caso, se ha podido determinar que las mismas están volando con partes vencidas o piezas intercambiadas de aviones que por falta de repuestos no están en servicio, situación que se ha determinado, realizan para poder cumplir con las obligaciones y misiones que les son asignadas.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

- 4.2** Se recomienda que se actualice al personal de Pilotos en sus entrenamientos de diurno, nocturno y especialmente el vuelo por instrumentos.
- 4.3** Se recomienda que las tripulaciones cuando salgan a volar tengan el entrenamiento básico para operar la aeronave en la cual se desempeñaran como copilotos, ya que en este caso el copiloto no tenia ningún entrenamiento en el tipo de aeronave que se encontraba.
- 4.4** Se recomienda actualizar al personal de Mecánicos en capacitaciones según el área en la cual se necesite que se desempeñen, manteniéndolos como mínimo en un curso anual de actualización o recurrente.
- 4.5** Se recomienda que los vuelos de los pilotos se realicen de manera mas continua, ya que en este caso los vuelos del Capitán no se habían efectuado con regularidad, dejando lapsos de tiempo largos entre los vuelos que realizaba.
- 4.6** Se recomienda que las discrepancias encontradas en las aeronaves, sea en vuelo, en servicios de mantenimiento o en un prevuelo, se reporten y anoten de forma más detallada y de igual manera se describa en detalle las acciones correctivas. Es decir, que se especifique de ser posible en base a que manuales y documentos se efectúan las acciones correctivas, adjuntando un listado de lo reportado y las acciones correctivas, su aceptación operacional por un chequeo efectuado en tierra por un inspector o como lo establezca el programa de mantenimiento de la aeronave.
- 4.7** Se recomienda que se verifique la confiabilidad, serviciabilidad como la procedencia de todos los repuestos y componentes provenientes de otras aeronaves, adjuntando el historial de la aeronave de donde fue removida la pieza, sección o componente.
- 4.8** Se recomienda que sean debidamente preservadas las aeronaves, como también preservados y almacenados los motores, secciones, piezas, componentes, accesorios, etc., para ser utilizados posteriormente con la garantía que no han sufrido cambios, daños



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

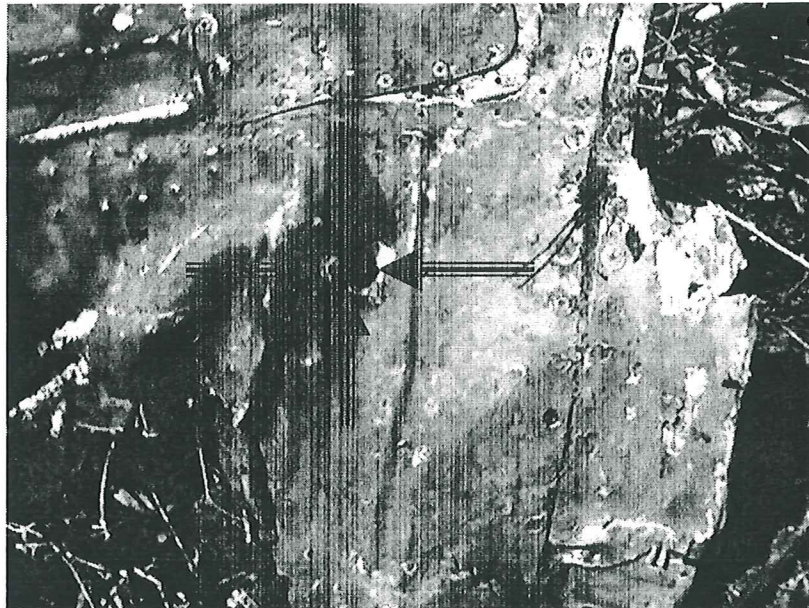
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

por corrosión, golpes o que han sido dañados por la humedad ambiental.

5. COMENTARIOS.

5.1 Se puede pensar también en la posibilidad que en algún momento la aeronave pudo haber sido impactada, lesionando gravemente a los tripulantes, como una posible evidencia de este comentario tenemos la fotografía que se muestra a continuación, situación que se considera remota por haber estado volando entre nubes y a un nivel de vuelo de 6,500 pies.

5.2 La perforación que se localizo en esta sección de la aeronave tenía aproximadamente un diámetro de Un Centímetro y medio (1.5 cm.), esta fue ocasionada de adentro hacia fuera del fuselaje.



5.3 La aeronave contaba en las bitácoras de Mantenimiento con un registro total de 1,223:4 horas de vuelo, tiempo de vuelo que acumulo durante los treinta y un años (31) de servicio, haciendo un promedio de las horas que voló, obtenemos la siguiente información:



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

1. Horas voladas en 31 años, 1,223:4 = 39:47 horas por año.
2. Horas voladas por año 39:47 = 3:29 horas o 209 min. X mes
3. Tiempo de vuelo X mes 209 min = 6.96 minutos diarios.
4. Por lo que se ha observado, solo en el tiempo de esta aeronave, los pilotos no están volando el tiempo necesario, ni recibiendo el entrenamiento adecuado que requieren, para volar y cumplir con seguridad las responsabilidades que se les asignan.

Guatemala, de 24 de Febrero 2,006


RODOLFO SARMIENTO
Inspector Aeronavegabilidad
Estándares de Vuelo




MARCO A. MONZON
Inspector Aeronavegabilidad
Estándares de Vuelo




OTTO RENE MONZON DEL CID
Encargado del Departamento
De Accidentes y Seguridad de vuelo



Vo. Bo.


CAP. PA GUILLERMO MANSILLA
Sub-Director Técnico Operativo
Dirección General de Aeronáutica Civil


CAPITAN PILOTO AVIADOR
Guillermo Mansilla G.
SUB DIRECTOR TECNICO OPERATIVO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

c. c. Archivo.