



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 FINAL ACCIDENTE PIPER PA MATRICULA TG-HIB

Marca:	PIPER AIRCRAFT, INC.
Modelo:	PA-23-235
No. Serie de Aeronave:	27-604
Colores:	Rojo, blanco, con linera negra
Certificado de Aeronavegabilidad:	Vigente desde 28/01/2008 hasta el 27/01/2009
Seguro Aeronave:	Vigente desde 22/09/2007 hasta 21/09/2008
Lugar del Accidente:	Pista de Huehuetenango
Fecha del Accidente:	26 de febrero de 2008
Coordenadas del Accidente:	15°19'30" 91°30'00"
Orientación:	N59°E
Elevación Pista:	6134' 1870 mts.
Dimensiones Pista:	830 x 20 mts. -
Hora aproximada del Accidente:	17:00 hora local, 23:00 UTC
Propietario Certificado de Matricula:	ESTEROMAR, S. A.
Piloto al Mando:	HECTOR BYRON RAMOS MOREIRA
Licencia Tipo y No. de Licencia:	Piloto de Transporte de Línea Aérea No. 1936
Vigencia Certificado Licencia:	Hasta el 26/03/2008
Nacionalidad:	Guatemalteca
Personas a Bordo:	Según plan de vuelo cuatro (4) almas a bordo
Suspensiones:	Certificado de la aeronavegabilidad de la Aeronave Licencia del Piloto al mando

1. SINOPSIS.

Accidente ocurrido en la Pista del Departamento de Huehuetenango el día 26 de febrero del año en curso, encontrada en la cabecera de la pista la cual tiene una orientación de 60 grados norte, el accidente ocurrió a la 23:30 hora UTC, 17:30 hora local, la notificación a este departamento se recibió el día 27 aproximadamente a las 10:30 iniciando las coordinaciones para iniciar la investigación.

2. RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave con Matricula TG-HIB, fabricada por la compañía Piper, Modelo PA23-235 despegó del Departamento de Guatemala, Aeropuerto "La Aurora", con plan de vuelo aperturado a las 20:30 UTC, con destino al Departamento de Huehuetenango hacia la pista de dicho departamento, con cuatro almas a bordo, según informo el piloto Héctor Byron Ramos Moreira, al llegar a su destino no observó condiciones meteorológicas que le impidieran aterrizar refiriéndose a la manga de viento de dicha pista para observar la dirección de viento, la cual en su reporte escrito indica que estaba totalmente inestable la manga de dirección de viento, tomando seguidamente la referencia de humo por algunas quemaduras cerca del área de la pista las cuales indicaban que el viento se desplazaba de los 300 grados y basando en este criterio efectuó el procedimiento de aterrizaje, al tener contacto con el



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

terreno en el primer tercio de la pista efectuó la disminución de potencia de los motores a una velocidad de 85 nudos, indicando que la velocidad no disminuida por lo que procedió a aplicar los frenos totalmente a la mitad de la pista, sin que estos tuvieran efecto en la disminución de la velocidad al observar que se aproximada al muro que limita la pista optó por efectuar una maniobra a la izquierda para evitar el impacto con el muro (giro cerrado), encontrando un montículo de piedras y arena en el cual el tren de aterrizaje de lado izquierdo y el tren de nariz colapsaron y la punta del ala del lado derecho impactó con el muro que limita dicha pista, seguidamente la tripulación y pasajeros evacuaron la aeronave saliendo completamente ilesos.

1.2. LESIONES A PERSONAS:

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
Mortales	-----	-----	-----
Graves	-----	-----	-----
Leves	-----	-----	-----
Ilesos	---1--	---3--	-----

1.3. DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE.

La aeronave sufrió destrucción de los siguientes componentes.

- Hélice del motor del lado derecho.
- Tren de aterrizaje del lado izquierdo
- Tren de aterrizaje frontal
- Punta del ala del lado derecho.

1.3.1 Daño menor en la hélice del lado izquierdo

1.4. OTROS DAÑOS.

- Pequeña sección de la pared que limita la pista, losa de concreto prefabricada quebrada.

1.5. INFORMACION DEL TRIPULANTE.

- Nombre del Piloto: Héctor Byron Ramos Moreira
- Tipo de Licencia y Número: Transporte de Línea Aérea No. 1936
- Vigencia: hasta el 26/03/2008
- f. Total horas de vuelo: 5,605 según su última ficha médica
- g. Fecha de nacimiento: 22 de agosto 1947
- h. Edad: 61 años



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

1.6. INFORMACION DE AERONAVE.

- a. Marca: Piper Aircraft, Inc
- b. Modelo: PA-23-235
- c. Número de Serie del Constructor: 27-604
- d. Certificado de Matricula/Propietario: Esteromar, S. A
- e. Certificado de Aeronavegabilidad: Vigente desde 28/01/2008 hasta el 27/01/2009
- f. Número de Motores: uno
- g. Tiempo total de la aeronave: 4,489.00 al momento del accidente
- h. Ciclos/Tacómetro: 2039.0 Hrs al momento del accidente
- i. Colores: Rojo, Blanco, con líneas negras
- j. Seguro de la aeronave: Vigente del 22/09/2007
Hasta 21/09/2008

1.6.1 INFORMACION SOBRE EL MOTOR DERECHO:

- a. Marca: LYCOMING
- b. Modelo: 0-540-B4B5
- c. Número Serie: LR-21130-40E
- d. Tiempo total: 37.3
- e. T.D.R.: 37.3

1.6.1.2 INFORMACION SOBRE EL MOTOR IZQUIERDO:

- a. Marca: LYCOMING
- b. Modelo: 0-540-B4B5
- c. Número de Serie: L-13986-40
- d. Tiempo Total: 4,499.75
- e. T. D. R.: 651.4

1.6.1.3 INFORMACION SOBRE HELICE DERECHA:

- a. Marca: Hartzell
- b. Modelo: HC-A2VK-2B
- c. Número de Serie: H2432
- d. Tiempo Total: 4,489.00.Hrs
- e. T:D:R: 865.00

1.6.1.4 INFORMACION SOBRE HELICE DERECHA:

- a. Marca: Hartzell
- b. Modelo: HC-A2VK-2B
- c. Número de Serie: H2436
- d. Tiempo Total: 4,489.00.Hrs
- e. T:D:R: 865.00



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

1.6.3 MANTENIMIENTO DE AERONAVE.

El mantenimiento de la aeronave era efectuado por el Taller de la Empresa M.Y.R.A, S. A.; se revisaron libros de Mantenimiento de Aeronave y Motor, encontrándose con las anotaciones de mantenimiento como el cumplimiento de boletines de Servicio y Directivas de Aeronavegabilidad al día y vigentes.

1.6.4 PESO Y BALANCE.

El peso y Balance de la aeronave fue realizado por TECH AIR. S.A, el 28 de junio de 2001.

1.6.5 COMBUSTIBLE.

Era el recomendado por el fabricante AVGAS, De Octanaje 100/130 se logró determinar suficiente cantidad de combustible dentro de los tanques.

1.7. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

El día del accidente el área de Guatemala fue afectado por un frente de baja presión anunciado por los medios de comunicación, en el Departamento de Huehuetenango fue afectado por rachas de viento en horas de la tarde, teniendo variaciones de velocidad y dirección desde los 270 grados a los 330 grados, sobre la superficie de la pista según consta en el reporte del Instituto Nacional de Sismología, Volcanología, Meteorología e Hidrología, Unidad de Investigación de Servicios meteorólogos, de fecha 4 de marzo de 2008. El cual emitió un METAR especial en la hora del accidente.

1.8. COMUNICACIONES.

La pista de Huehuetenango no cuenta con ningún tipo de comunicación para las aeronaves que pretendan aterrizar o despegar.

1.9. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.

La pista no cuenta con ninguna ayuda para la navegación aérea .

1.10. INFORMACIÓN DEL AEROPUERTO.

El Aeropuerto esta ubicado a 6,634 pies sobre el nivel del mar, teniendo una dimensión de 830 metros y un ancho de 20 metros, la orientación es de Norte 59 grados Este, ubicado a una latitud de 15 grados 19 minutos 30 segundo y una longitud Oeste de los 91 grados, 30 minutos 00 segundos, siendo el propietario la Municipalidad de Huehuetenango, actualmente la pista se encuentra en excelentes condiciones de uso, dentro del Aeropuerto se encuentra una de las estaciones de INSIVUMEH.



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

1.11. REGISTRADORES DE VUELO.

No aplica, por tipo de aeronave.

INFORME FOTOGRAFICO DE LA AERONAVE



Se observa las marcas de las llantas intentando detenerse



Se observa el montículo de piedra y arena en la dirección en donde la aeronave se desvió



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



Se observa el alto del montículo de arena y piedras.



El tren de aterrizaje del lado izquierdo se quebró al pasar sobre el montículo de arena y piedra



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



El tren de nariz se quebró después de haber pasado sobre el montículo de arena y piedras.



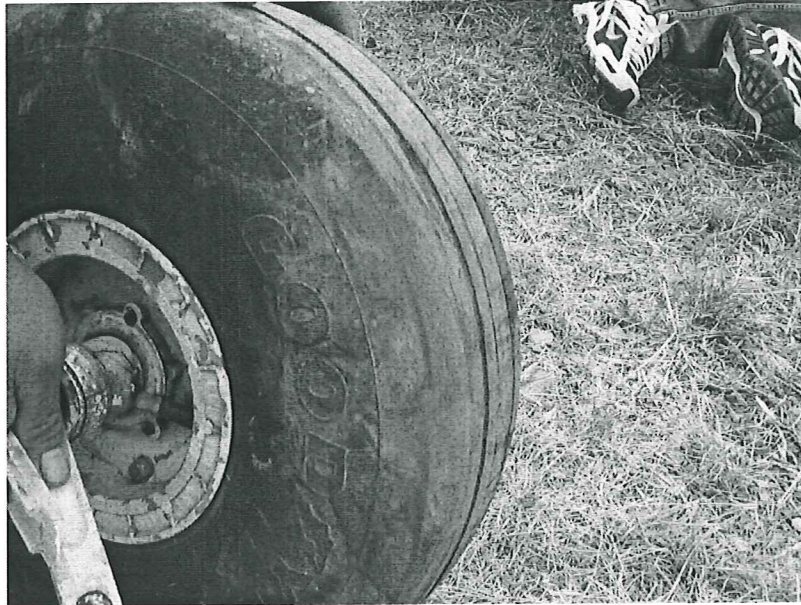
Estado en el cual quedó el tren de nariz



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



Desgaste evidente en la llanta del tren de nariz al ser la aeronave forzada a salir de la pista



La hélice del lado derecho sufrió destrucción al topar con el montículo de arena y piedras.



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



Se noto que la hélice no giraba al momento de impactar.



La hélice del lado izquierdo sufrió daño en ambas puntas de la pala.



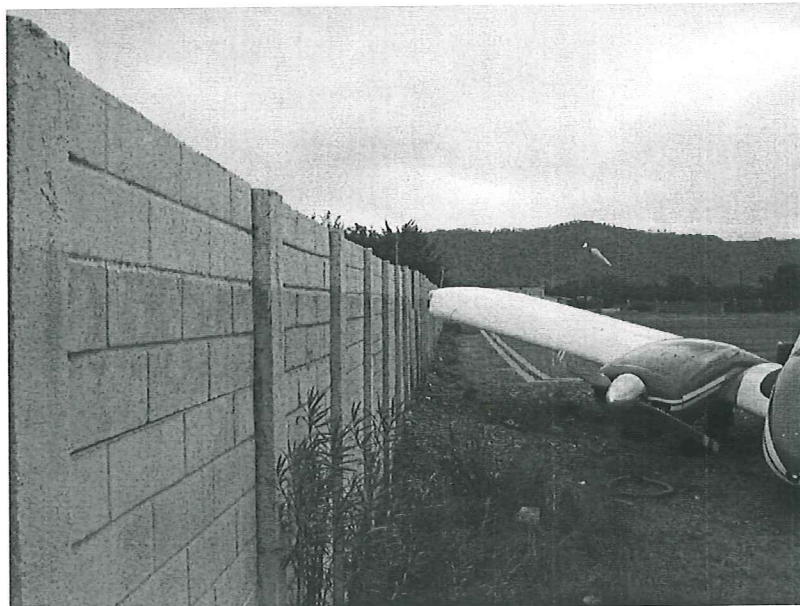
REPUBLICA DE GUATEMALA, C.A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

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



La estructura de la aeronave no sufrió mayor daño .



El ala derecha topo contra el muro que delimita la pista.



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 punta de ala derecha impactada contra el muro.



Una de las losas de las paredes se callo al se empujada por la punta del ala derecha.



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



Vista directa del área dañada de la punta del ala



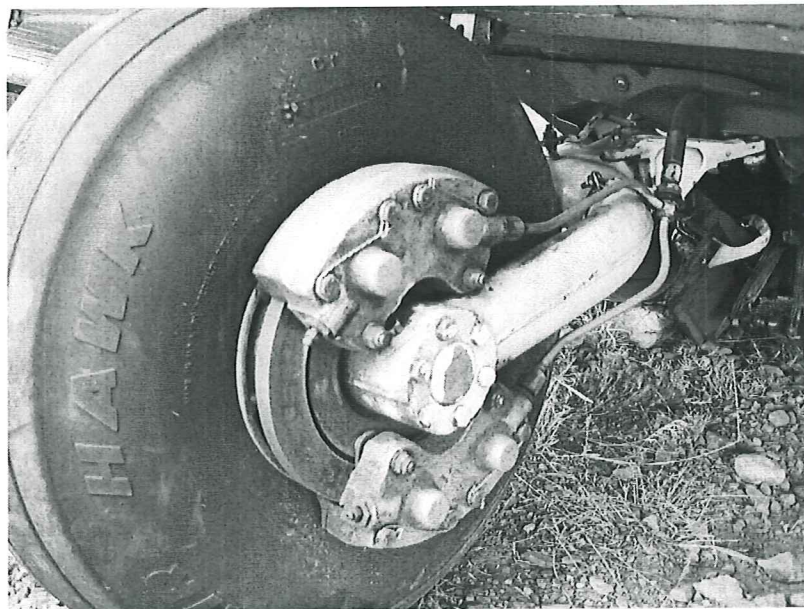
Vista de los daños en el tren de aterrizaje de nariz



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



Vista de los daños en el tren principal del lado izquierdo



Daños en los cobertores metálicos del motor del lado izquierdo



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



Vista de los daños en el tren principal del lado izquierdo

1.12. INFORME PATOLÓGICO.

No Aplica

1.14. INCENDIO.

No aplica

1.15. SUPERVIVENCIA.

Los tripulantes de la aeronave salieron por sus propios medios.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

1 ANÁLISIS:

Se efectuó en base a documentos de la aeronave, visita directa en el lugar del accidente, informe escrito y verbal por el Capitán de la aeronave y estudio de fotografías observadas 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 CONCLUSION:

Se puede concluir como causa posibles de este Accidente, lo siguiente:

- 2.1 Las condiciones meteorológica existentes sobre la pista de aterrizaje, se manifestaron por rachas de vientos en intensidad y dirección variable , el piloto efectuó los procedimientos para la aproximación a la pista de aterrizaje debido a que no existía un medio de comunicación para indicarle al piloto al mando la dirección e intensidad del viento, las cuales el piloto a su experiencia determino como aptas para el aterrizaje, debido a la falta de información no poseía el conocimiento de las condiciones imperantes sobre la pista en ese lapso de tiempo, la intensidad del viento de cola que el piloto experimento en el aterrizaje empujaron a la aeronave en su recorrido de aterrizaje imposibilitando al sistema de frenos que actuara para detener la aeronave, a lo que el piloto efectuó la maniobra para evitar una colisión directa contra el muro que limita dicha pista.

Guatemala, 10 marzo de 2008

c. c . Archivo.
Estándares de Vuelo.