



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 CESSNA 150L MATRICULA TG-MYR

Marca: CESNNA DE FABRICACION ESTADOUNIDENSE, POR LA COMPAÑÍA CESSNA AIRCRAFT COMPANY, P. O. BOX 7704 WICHITA, KANSAS 67277.

Modelo: 150L, DE CATEGORIA UTILITARIA, PARA DOS (2) PASAJEROS

Certificado Tipo: 3A19, de fecha marzo 31 de 2003, Revisión No. 44

No. Serie de Aeronave: 150-72173

Colores: Blanco, franja verde y dorada

Certificado de Aeronavegabilidad: Vigente del 05/12/2007 al 04/12/2008, autorizado por la Sección de Aeronavegabilidad del Departamento de Estándares de Vuelo.

Seguro Aeronave: Vigente del 22/11/2007 al 22/11/2008 por la Empresa SEGUROS UNIVERSALES, bajo la póliza No. 06 010160176/2

Lugar del Accidente: Departamento de Sacatepéquez, Municipio de Antigua Guatemala, alrededor de la población de Santa María de Jesús.

Fecha del Accidente: 29 de julio de 2008

Coordenadas del área del Accidente: 14° 31' 170" N 90° 40' 910" W

Orientación: desconocida

Dimensiones Pista: no aplica

Elevación Pista: no aplica

Hora aproximada del Accidente: 08:45 hora local, 14:45 UTC



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

Propietario u Operador: **MARCOS ENRIQUE POLANCO GIL**,
copropietario, 18 calle avenida Hincapié,
Aeropuerto La Aurora zona.13, hangar No.
5 según consta en el certificado de
matricula extendido por el Departamento
de Registro Aeronáutico

Piloto al Mando: ROLANDO SOTO HENDRICHES

Tipo y No. de Licencia: Privada No. 3115

Vigencia Certificado Licencia: Vigente desde el 16 de mayo de 2008
hasta el 16 de mayo de 2009.

Almas a Bordo: dos (2)

1. SINOPSIS.

Se recibió en el Departamento de Seguridad de Vuelo e Investigación de Accidentes la información de que la aeronave matricula TG-MYR, sufrió accidente a 9.6 millas al suroeste de la Estación Aurora, por lo que se inicio los procedimientos necesarios para efectuar la investigación del accidente.

1.1. RESEÑA DEL VUELO:

La aeronave matricula TG-MYR, despegó de La Aurora con destino a Retalhuleu, según consta en su plan de vuelo abierto por el Círculo Aéreo Guatemalteco, Capitán al mando Rolando Soto Hendrichs, quien indicó que efectuaría el despegue a las 14:30 ETD, teniendo una autonomía de cuatro horas treinta minutos (04:30), estimando el tiempo de vuelo en ruta de 45 minutos y volando a una altura de 6,500 pies sobre el terreno, aproximadamente a los 15 minutos de vuelo se accidentó en las montañas al sur de la Estación del Aeropuerto La Aurora, aproximadamente a 9.5 millas de distancia, entre las poblaciones de Sacatepéquez, Guatemala y Escuintla.

Al momento de reportarse la aeronave accidentada se movilizó el Departamento de Salvamento, Búsqueda y Rescate de la Dirección General de Aeronáutica Civil, coordinando con la Fuerza Aérea Guatemalteca para localizar el área del accidente y evacuar a la tripulación de dicha aeronave debido a que el Piloto al mando de dicha aeronave se reportó accidentado a Torre Aurora por medio de comunicación vía teléfono.



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

Según el reporte escrito del accidente del señor **ROLANDO SOTO HENDRICH**S, preliminarmente indica que recibió instrucciones de Torre Aurora (frecuencia 118.1) de mantener rumbo apartado del radial 215 en rumbo 240 hacia Retalhuleu, encontrando una nube al frente de su rumbo e inmediatamente frente a una montaña, intentando elevar la aeronave para no impactar de frente con ésta.

1.2. LESIONES A PERSONAS:

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

1.3. DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE.

Destrucción total.

1.4. OTROS DAÑOS.

Se desconoce.

1.5. INFORMACION SOBRE LA TRIPULACIÓN.

- a. Nombre del Piloto: **Rolando Soto Hendrichs**
- b. Tipo de Licencia y Número: Privada No. 3115
- c. Vigencia: del 16 de mayo de 2008 al 16 de mayo de 2009
- d. Habilitaciones: Monomotor terrestre, según consta en su licencia como habilitación.
- e. Total horas de vuelo: 67.9 horas
- f. Fecha de nacimiento: 17 de febrero de 1978
- g. Edad: 30 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 SOBRE LA AERONAVE.

- a. Marca: Cessna.
- b. Certificado Aeronavegabilidad: vigente del 05/12/2007 al 04/12/2008, autorizado por la Sección de Aeronavegabilidad del Departamento de Estándares de Vuelo
- c. Modelo: Cessna 150L
- d. Número de Serie: 150-72173
- e. Motores: Uno.
- f. Tiempo total de la aeronave: 8,290.1 según libro de aeronave de fecha 15 de junio de 2008
- g. Colores: Blanco con franja Verde y Dorado.
- h. Seguro de la aeronave: vigente del 22/11/2007 al 22/11/2008 por la Empresa Seguros Universales, bajo la Póliza No. 06 0101 60176/2
- i. Propietario: Marco Enrique Polanco Gil, Copropietario según consta en el certificado de matricula extendido por el Departamento de Registro Aeronáutico

1.6.1 INFORMACION SOBRE EL MOTOR

- a. Marca: Lycoming
- c. Modelo: O320E2D
- d. Numero Serie: L-28329-27^a
- e. Tiempo Total: 3,361.7
- f. T.D.R.: 1,480.7 según libro de motor de fecha 15 de junio de 2008



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

1.6.2 INFORMACION SOBRE LA HELICE

- | | |
|---------------------|---|
| a. Marca: | Sensenich |
| b. Modelo: | 74DM |
| c. Numero de Serie: | A33038 |
| d. Tiempo total: | 3,360.2 horas, fecha de ultima inspección de fecha 15 de junio de 2008, según libro de hélice |
| e. T. D. R.: | desconocido. |

1.6.3 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE.

El Mantenimiento de la aeronave era efectuado por el Taller de la Empresa M.Y.R.A, S.A.; se revisaron los libros de Mantenimiento de Aeronave, Motor y Hélice, encontrándose con las anotaciones de mantenimiento y Directiva de Aeronavegabilidad al día y vigentes, la aeronave al momento del accidente poseía 6.9 horas disponibles para su uso antes de la siguiente inspección para su mantenimiento.

1.6.4 PESO Y BALANCE.

El peso y balance fue realizado por Avionics, taller aeronáutico DGAC 0-14 Hangar D-5 de fecha 07 de noviembre de 2005.

1.6.5 COMBUSTIBLE.

Según informo el piloto, al momento del despegue tenia 38 galones en los depósitos o tanques de la aeronave, siendo del tipo de combustible Avgas 100/130, tipo de combustible recomendado para esta aeronave por parte del fabricante.



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. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

Según reporte solicitado al INSIVUMEH del día 29 de julio, indica que las condiciones visuales se encontraban ilimitadas, con poca nubosidad entre los 5,000 y 20,000 pies de altura y una temperatura promedio de 20°, esta información entre las 07:00 horas y 10:00 horas (13:00 a 16:00 UTC).

1.8. COMUNICACIONES.

Al inicio de las comunicaciones entre Torre de Control y la aeronave matricula TG-MYR, se iniciaron de forma correcta, al proseguir el vuelo, el Controlador en turno le solicito al piloto al mando que saliera en el 240 por trafico próximo y mantenerse apartado del 215, esto presupone que los rumbos tomados son de radiales de salida del VOR de La Aurora (AUR 114.1), el piloto al mando según indicaciones en su reporte escrito indico haber proseguido los rumbos solicitados por parte de Torre y al no tener o recibir indicaciones de Torre para retomar nuevamente su rumbo, él efectuó la maniobra para retomar el curso 215, indicando que las reglas de vuelo visual es mantener separación visual de nubes, separación visual de otros tráficos aéreos y separación visual con el terreno, todo esto según lo especificado en la Sección 02.155 MINIMOS METEOROLOGICOS VFR BASICOS de la RAC OPS 02 REGLAS DEL AIRE. Se adjunta transcripción de las comunicaciones entre Torre y aeronave, además el reporte de accidente por el piloto al mando.

1.9. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.

No aplica.

1.10. INFORMACIÓN DEL AEROPUERTO.

No aplica.

1.11. REGISTRADORES DE VUELO.

No aplica, por tipo de aeronave.

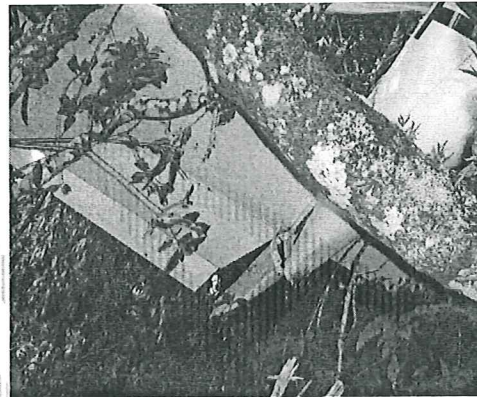


REPUBLICA DE GUATEMALA, C.A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

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

1.12. INFORME FOTOGRAFICO DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE.



Destrucción total de planos y cabina



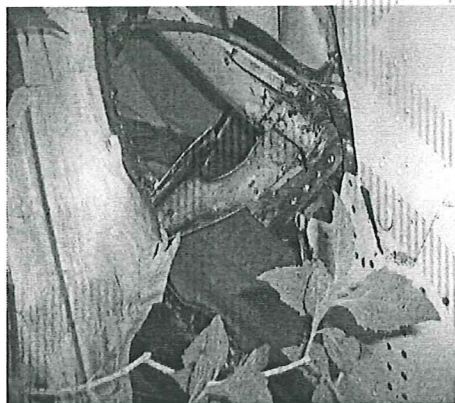
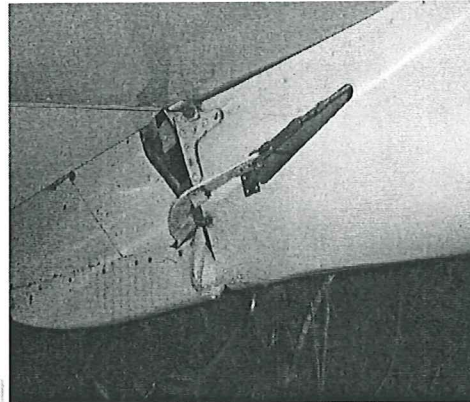
Destrucción del fuselaje principal y superficies de vuelo



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



Daño total a la estructura completa 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

1.13. INFORME PATOLÓGICO.

No aplica.

1.14 INCENDIO.

No aplica, no ocurrió ningún incendio.

1.15 SUPERVIVENCIA.

Los tripulantes evacuaron la aeronave por sus propios medios y fueron rescatados por el Departamento de Búsqueda y Rescate, en colaboración con La Fuerza Aérea Guatemalteca, los cuales efectuaron la extracción de los mismos en el área del accidente.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Basado en información de los reportes solicitados a los diferentes Departamentos y los provistos por la tripulación.

2 ANÁLISIS:

La información recolectada por parte de Torre y piloto al mando, indican que la solicitud efectuada por el controlador estaban siendo basadas en procedimientos de rumbo VOR, mientras que el piloto al mando estaba efectuando maniobras siguiendo su rumbo magnético, el controlador en turno no se percató de la dirección que la aeronave estableció con la instrucción indicada, de igual manera el piloto no estableció el tipo de topografía al cual se dirigía y que se encontraba en el rumbo indicado por Torre, la responsabilidad del piloto al mando es exclusiva para asegurar su tripulación y la aeronave, teniendo éste la última palabra en decisión de tomar o cambiar el rumbo según sea necesario para conservar un vuelo seguro, según indica la RAC 02, Capítulo I "Operación de Aeronaves", Sección 02.3 "Responsabilidad y Autoridad del Piloto al Mando".

3 CONCLUSION:

La falta de comunicación establecida de forma amplia por el Controlador ATC y Piloto de la aeronave, ambos no identificaron la orografía sobre la ruta establecida, dando como consecuencia la repentina visión de montaña antes de su impacto, debido a que el piloto al mando intentó atravesar en su ruta una nube que cubrió el terreno que sobrevolaba, dando como consecuencia el accidente descrito.



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 RECOMENDACION:

El análisis de las transcripciones expresa en la comunicación ambigüedad de entendimiento por parte del piloto y la solicitud por parte del Controlador, recomendando ampliar las instrucciones de control de tráfico aéreo, especificando las distancias o límites de distancia de la instrucción brindada al tráfico visual, además se recomienda que el piloto al mando amplíe su conocimiento topográfico del área de sobrevuelo y sobre la ruta que va a mantener hasta su punto final de aterrizaje, en lo futuro se crearan presentaciones a nivel instructivo a las diferentes empresas de procedimientos de aeropuertos y radiocomunicaciones para continuar la seguridad operacional en aeropuertos nacionales.

C. c. Archivo