



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

INFORME FINAL

ACCIDENTE CESSNA MATRICULA N538JP

Marca:	Cessna, Fabricado por la Empresa Cessna Aircraft Company P.O. Box 7704, Wichita, Kansas 66277.
Modelo:	Cessna 336.
Certificado Tipo:	A2CE Revisión No. 7 de fecha treinta y uno de marzo de 2003.
No. Serie de Aeronave:	336-0107.
Colores:	Blanco con franjas azules.
Certificado de Aeronavegabilidad:	Extendido por el Departamento de Transporte de Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, Norte América, con fecha 20 de noviembre de 2006.
Autorización de Vuelo para aeronave civil con matrícula extranjera	Extendido por el Departamento de Estándares de Vuelo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con fecha 9 de enero de 2008 y números de registro No. A/W 002-08.
Seguro Aeronave:	Por la Empresa de Seguros G & T a nombre de Great Comission Air, bajo la póliza No. GTAV-207 vigente del 20-12-2007 al 20-12-2008
Lugar del Accidente:	Km. 2.19 ruta Chisecc, cruce periférico norte, municipio de Alta Verapaz, Departamento de Cobán.
Fecha del Accidente:	31 de julio de 2008.
Orientación de aterrizaje:	Del Oeste-Nor-Oeste al Este-sur-Este, (290° a 110°)
Dimensiones Pista:	No aplica
Elevación Pista:	No aplica
Hora aproximada del Accidente:	10:10 hora local 16:10 UTC
Propietario u Operador:	Great Comisión Air Inc.
Piloto al Mando:	Roberto Allan Rice
Tipo y No. de Licencia:	U.S.A. F.A.A. Pilot Certificate 3137459, con habilitación para vuelo por instrumentos.
Vigencia Certificado Licencia:	Pendiente



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Almas a Bordo:

cinco (5)

1. SINOPSIS.

La aeronave se precipito a tierra debido a que, durante los procedimientos para aterrizar y accionar los controles de los flaps, uno de estos (lado izquierdo) sufrió fractura en una de las bases de la varilla ajustable (cabezal de soporte) que lo acciona, dando como resultado la perdida de control.

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

Encontrándose la aeronave en el área denominada Mayaland, en el municipio de Playa Grande departamento de Quiché, fue requerida a solicitud de la clínica de la zona militar No.22 con sede en la Playa Grande, por parte del administrador de dicha clínica, según indica en su reporte escrito el **piloto** de la aeronave el señor **Robert Allan Rice**, despegó aproximadamente a las 9:50 a.m. hora local con destino a la pista del Departamento de Cobán, Alta Verapaz, se encontraba transportando cuatro pasajeros: dos adultos y dos infantes los cuales requerían atención medica, según el reporte; al efectuar la configuración de los controles de vuelo para posicionarse en el trayecto de maniobra final hacia la cabecera de pista 210°, en su procedimiento de base escucho un sonido dentro de la aeronave como disparo de arma de fuego, en ese preciso instante giró sobre su eje transversal invirtiéndose la nave completamente, el procedimiento del piloto según procedió a retraer los flaps los cuales se encontraban en un ángulo de 30°, logrando recuperar y estabilizar la nave antes del impacto sobre el terreno, saliendo los ocupantes de la misma ilesos y por sus propios medios, rescatados y trasladados posteriormente por los bomberos de la localidad.

1.2. LESIONES A PERSONAS:

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
Mortales	-----	-----	-----
Graves	-----	-----	-----
Leves	-----	-----	-----
Ilesos	---1--	--4--	-----

1.3. DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE.

La aeronave sufrió daños de ambos motores (trasero y delantero), daños totales a los planos principales, pérdida total de ambos conos que conforman el empenaje de la aeronave; el tren de nariz completamente fracturado desde su base, así como también daño a las hélices, se considera en un 90% total de daño de la aeronave.

1.4. OTROS DAÑOS.

Ninguno.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

1.5 INFORMACION SOBRE EL TRIPULANTE.

- | | |
|------------------------------------|---|
| a. Nombre del Piloto: | Robert Allan Rice |
| b. Tipo de Licencia y Número: | U.S.A. F.A.A. Pilot Certificate
3137459, con habilitación para vuelo por Instrumentos. |
| c. Vigencia de certificado médico: | última fecha de examen abril 09 de 2007. |
| e. Total horas de vuelo: | 1,986.9 |
| f. Fecha de nacimiento: | 02 junio de 1960 |
| h. Edad | 48 años |

1.6 INFORMACION DE LA AERONAVE.

- | | |
|--|--|
| a. Marca: | Cessna, Fabricado por la Empresa Cessna Aircraft Company P.O. Box 7704, Wichita, Kansas 66277 |
| b. Modelo: | Cessna 336 |
| c. Numero de Serie del Constructor: | 336-01-07 |
| d. Certificado de Matricula/Propietario: | Emitido noviembre 20 de 2006. |
| e. Certificado de Aeronavegabilidad: | Extendido por el Departamento de Transporte de Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, Norte América, con fecha 20 de noviembre de 2006. |
| f. Motores: | dos (2) |
| g. Tiempo total de la aeronave: | 5,237.0 |
| h. Ciclos/Tacómetro: | 2183.0 |
| i. Colores: | Blanco con franjas azules. |
| j. Seguro de la Aeronave: | Por la Empresa de Seguros G & T a nombre de Great Comission Air, bajo la póliza No. GTAV-207
vigente del 20-12-2007 al 20-12-2008. |

1.6.1 INFORMACION SOBRE EL MOTOR DELANTERO:

- | | |
|------------------|-------------|
| a. Marca: | Continental |
| d. Modelo: | IO-360-C |
| e. Numero Serie: | 51457-9-C |
| f. Tiempo total: | UKN |
| g. T.D.R.: | 329.7 |

1.6.2 INFORMACION SOBRE EL MOTOR TRASERO:

- | | |
|---------------------|-------------|
| a. Marca: | Continental |
| b. Modelo: | IO-360-A6B |
| c. Número de Serie: | 020132-R |
| d. Tiempo total: | 32.0 |
| e. T. D. R.: | 32.0 |



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

1.6.3 INFORMACION SOBRE HELICE INSTALADA MOTOR DELANTERO:

- a. Marca: McCauley
- b. Modelo: D2AF34C5KMP
- c. Número de Serie: 686624
- d. Tiempo Total: UKN
- e. T:D:R: 434.7 horas

1.6.4 INFORMACION SOBRE HELICE INSTALADA MOTOR TRASERO:

- a. Marca: McCauley
- b. Modelo: D2AF34C61-0
- c. Número de Serie: 921753
- d. Tiempo Total: 1,432 horas
- e. T:D:R: 32 horas

1.6.5 MANTENIMIENTO DE AERONAVE:

Su última inspección de 100 horas/anual, fue efectuada con fecha agosto 22 de 2007 por John Solo for Solo Aviation, con número de licencia AP385647011A., en donde indica haberle completado las directivas de aeronavegabilidad a la fecha de la inspección anual.

1.6.6 PESO Y BALANCE.

fue efectuado el 16 de junio de 2005 por el señor David A. Leaf. Con número de licencia A&P 391828468.

1.6.6 COMBUSTIBLE.

El combustible utilizado para el funcionamiento de esta aeronave es de tipo AV Gas 100/130, combustible con grado de uso en aviación, el cual se verifico en el momento del accidente que fuera el recomendado por el fabricante.

1.7. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

Las condiciones de visibilidad y temperatura ambiente el día y hora del accidente estaba conformada por visibilidad ilimitada y un promedio de 23° centígrados de temperatura, teniendo pocas nubes a una altura aproximada de veinte mil pies, según el reporte del Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología Meteorología e Hidrología solicitado por este Departamento el día del accidente.

1.8. COMUNICACIONES.

Las comunicaciones efectuadas entre la Torre de Control de Cobán con la aeronave fueron de acuerdo a los procedimientos de vuelo establecidos.

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

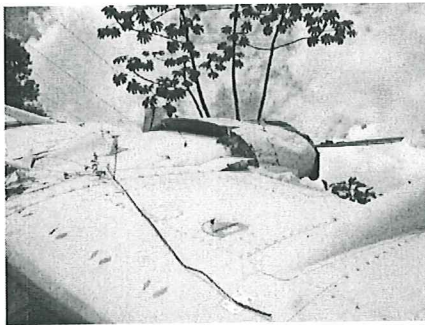
1.12. INFORME FOTOGRAFICO DE LA AERONAVE.



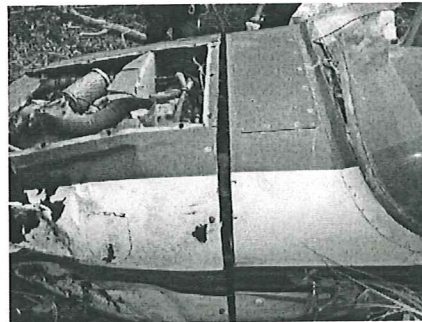
Área de suceso del accidente



Daño al Motor y Hélice delantero



Perdida del los dos conos de cola



Separación entre el motor y la nave



Estabilizador de cola fracturado



Cono de cola lado derecho

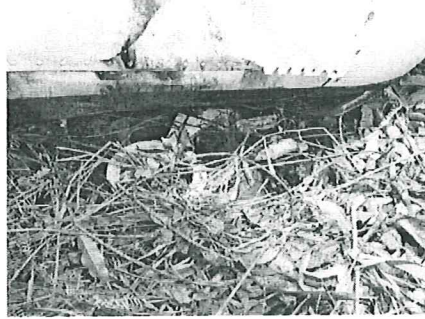


REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

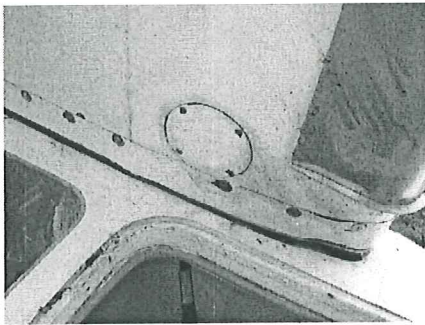
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL



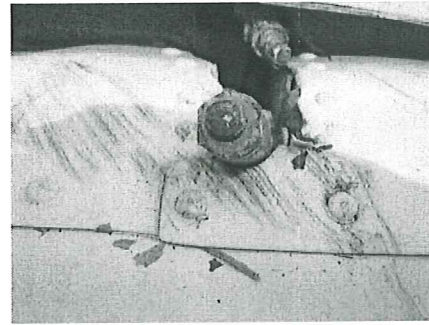
Parte inferior del fuselaje



Tren de nariz fracturado



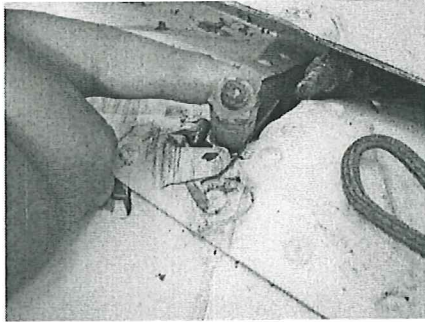
Tanque de las alas presentan daño y fuga severa



Daño al soporte de la barilla de control del flap del ala izquierda facturado desde su base



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL



Evidencia de corrosión en el área de fractura



Punto del primer impacto de la aeronave

1.13. INFORME PATOLÓGICO.

No aplica

1.14. INCENDIO.

No aplica, no ocurrió ningún incendio.

1.15. SUPERVIVENCIA.

Los tripulantes de la aeronave salieron por sus propios medios.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

1 ANALISIS

Se pudo determinar la falla que causó que el piloto perdiera el control de la aeronave, debido a que en su reporte indicó que durante el vuelo en el procedimiento de aterrizaje la aeronave efectuó un barol (giro sobre su eje longitudinal), al examinar los flaps se encontró que uno de estos tenía un daño en la base de la varilla de soporte en el plano izquierdo de la aeronave, esta superficie de sustentación regresó a su posición original mientras que la del lado derecho estaba configurada a 30° grados de posición ya que se estaba efectuando el proceso de aterrizaje, concentrándose de esta manera en hacer la inspección visual en todos los componentes de soporte de los controles de vuelo alar.

La demás información 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.

2. CONCLUSION:

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

- 2.1 Los flaps, son superficies de control de vuelo para aumentar la sustentación en un aeroplano, la configuración de los flaps no era simétrica al momento del accidente debido a que el soporte del flaps del ala izquierda sufrió una fractura en una de las bases de la varilla ajustable, esto provocó que la configuración de los controles de superficie del ala, simulara efectuar un barol (movimiento de giro sobre su eje longitudinal), a lo cual por no estar preparado, el piloto al mando, para efectuar esta maniobra de vuelo se perdió momentáneamente la orientación posicional, esto provocó que el piloto instantáneamente tratara de recuperar la aeronave a posición



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

De recto y nivelado, reconfigurando los controles de los flaps, debido a la poca altura que llevaba y efectuando el procedimiento de acercamiento a la pista (base), no fue posible recuperar la aeronave y por consiguiente se precipito a tierra.

RECOMENDACIONES:

PRIMER PUNTO:

Solicitar a los operadores y talleres aeronáuticos, OMA 145 efectúen las inspecciones minuciosas de los componentes de soporte de los flaps en las aeronaves que tengan tanto dispositivos eléctricos como mecánicos, para accionar estas superficies de vuelo, además del cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad y relacionadas con el sistema de flaps.

SEGUNDO PUNTO:

Recomendar a la tripulación de vuelo por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, efectúen los procedimientos establecidos para que realicen la inspección de pre-vuelo, entre vuelo y post-vuelo de sus aeronaves y solicitar la colaboración de equipo y personal que puedan apoyar en sentido de maximizar aspectos de seguridad de vuelo.

Guatemala, 11 de agosto de 2008.

C. c. Archivo Depto.