



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

INFORME FINAL ACCIDENTE PIPER CHEYENE II MATRICULA TG-HCR

Marca: PIPER CHEYENE II
Fabricante Piper Aircraft, Inc.
2926 Piper Drive
Vero Beach, Florida 32960.

Modelo: PA-31T

No. Serie de la aeronave: 31T-8020032

Categoría: Normal

Aeronavegabilidad: Vigente del 11/01/2008 al 10/01/2009
autorizada por la Sección de
Aeronavegabilidad del Departamento de
Estándares de Vuelo de la DGAC.

Certificado Tipo: A8EA
Revisión No. 23 de fecha 7 agosto 2006

Colores: Base blanca, franjas: roja, gris oscuro y
gris claro

Lugar del Accidente: Aeropuerto Internacional La Aurora

Fecha del Accidente: 08 de octubre 2008

Coordenadas del Accidente: 14° 34' 08" N 90° 17' 40" W

Orientación Pista: N11° E

Elevación de la Pista: 4940' 1506 Mts.

Dimensiones de la Pista: 2987 x 60 Mts.



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

Hora aproximada del Accidente: 08:30 hora local 14:30 UTC

Seguro Aeronave: Por la empresa de G&T a nombre de Hotel Camino Real de Guatemala, S. A., bajo la póliza de Aviación No. GTAV 130 vigente: desde 12/08/2008 Hasta 12/08/2009

Propietario: Hotel Camino Real, S. A.

Nombre del Operador: Hotel Camino Real, S. A.

Piloto al Mando: Gerald Fernández Bendfeldt

Tipo y No. de Licencia: Comercial de Avión No. 1402

Vigencia Certificado de Licencia: hasta el 31 marzo 2009

Nacionalidad: guatemalteca

Personas a bordo: dos (02)

1. SINOPSIS.

Al iniciar carreteo el piloto perdió control del freno derecho provocando que la aeronave se saliera de la pista de rodaje, cayendo en una cuneta de agua fluvial.

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave al iniciar su carreteo por la calle de rodaje auxiliar del oeste desde el hangar B-014 hacia el sur, el freno derecho no respondió al aplicar presión sobre el pedal del mismo lado, no así el del lado izquierdo que si freno, esto provoco que la aeronave se desviara hacia la izquierda cayendo esta en una cuneta de drenaje de aguas pluviales de aproximadamente 50 centímetros de profundidad por 40 Cms. de ancho,



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

las palas de la hélice del motor del lado izquierdo impactaron contra una de las aéreas verdes aledañas, quedando una de las palas incrustada en el suelo.

Se observo daño en la base del tren principal del lado izquierdo y leve daño en el tren de nariz, ambos trenes cayeron dentro de la cuneta, como se observa en las fotografías incluidas en este informe.

1.2. LESIONES A PERSONAS:

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

1.3. DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE.

La aeronave sufrió daños de los siguientes componentes:

- a. Base del tren de aterrizaje principal lado izquierdo.
- b. Compuerta del tren de aterrizaje principal, lado izquierdo
- c. Amortiguador de vibración del tren de nariz (Shimming damper)
- d. Hélice de motor, lado izquierdo.
- e. Motor, lado izquierdo.
- f. Llantas del tren principal, lado izquierdo y tren de nariz.
- g. Masa del freno, lado izquierdo.



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

1.4. OTROS DAÑOS.

Agrieto y rompió la cuneta de drenaje pluvial de la calle de rodaje auxiliar.

1.5 INFORMACION SOBRE EL TRIPULANTE.

- a. Nombre del Piloto: Gerald Fernández Bendfeldt
- b. Tipo de Licencia y Número: Comercial de Avión No. 1402
- c. Vigencia: del 05/09/2008 al 31/03/2009
- e. Total horas de vuelo: según libro de vuelo 9,233horas 15 minutos.
- f. Fecha de nacimiento: 10 septiembre 1944
- h. Edad 64 años

1.6 INFORMACION DE LA AERONAVE.

- a. Marca: Piper
- b. Modelo: PA31T
- c. Numero de Serie del Constructor: 31T-8020032
- d. Certificado de Matricula/Propietario: Hotel Camino Real, S. A.
- e. Certificado de Aeronavegabilidad: Vigente desde 11/01/2008 hasta 10/01/2009



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

- f. Motores: dos
- g. Tiempo total de la aeronave: 6,632.7 horas
- h. Ciclos/Tacómetro:
- i. Colores: fondo blanco, franjas:
rojas, gris oscuro y gris claro.
- j. Seguro de la Aeronave: Por la empresa de G&T a
nombre de Hoteles Camino
Real de Guatemala, S. A.,
bajo la póliza de Aviación
No. GTAV 130
vigente: desde 12/08/2008
Hasta 12/08/2009

1.6.1 INFORMACION SOBRE EL MOTOR DERECHO:

- a. Marca: Pratt & Whitney
- b. Modelo: PT6A-28^a
- c. Numero Serie: PCE-52172
- d. Tiempo total: 6,610.9 horas
- e. T.D.R.: 3,028.0 horas

1.6.2 INFORMACION SOBRE EL MOTOR IZQUIERDO:

- a. Marca: Pratt & Whitney
- b. Modelo: PT6A-28A



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

- c. Número de Serie: PCE-52173
- d. Tiempo total: 6,527.4 horas
- e. T. D. R.: 31.4 horas

1.6.3 INFORMACION SOBRE HELICE DERECHA:

- a. Marca: McCauley
- b. Modelo: 4HFR34C766-D
- c. Número de Serie: 001784
- d. Tiempo Total: 1,081.7 horas
- e. T.D.R: 211.0 horas

1.6.4 INFORMACION SOBRE HELICE IZQUIERDA:

- a. Marca: McCauley
- b. Modelo: 4HFR34C766-D
- c. Número de Serie: 001600
- d. Tiempo Total: 1,081.7 horas
- c. T. D. R. 211.0 horas



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

1.6.5 MANTENIMIENTO DE AERONAVE:

El mantenimiento de la aeronave era efectuado por el Taller Aeromotores y Transportes, S. A. No. del Certificado de OMA G-005; 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.

1.6.6 PESO Y BALANCE.

El peso y balance de la aeronave fue realizado por la empresa Tech Air de Guatemala, el 31 de agosto de 1998.

1.6.7 COMBUSTIBLE.

Se comprobó que utiliza el recomendado por el fabricante: Jet A-1.

1.7. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

No aplica.

1.8. COMUNICACIONES.

No aplica.



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

1.9. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.

No aplica.

1.10. INFORMACIÓN DEL AEROPUERTO.

No aplica.

1.11. REGISTRADORES DE VUELO.

No aplica.

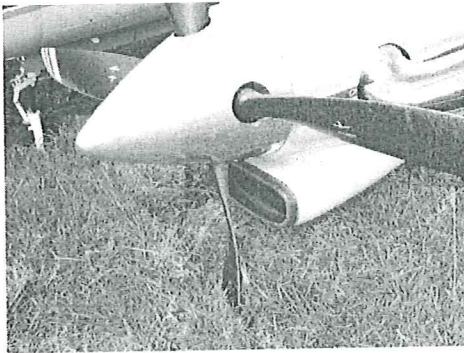
1.12. INFORME FOTOGRAFICO DE LA AERONAVE.



Posición en la que quedo la aeronave



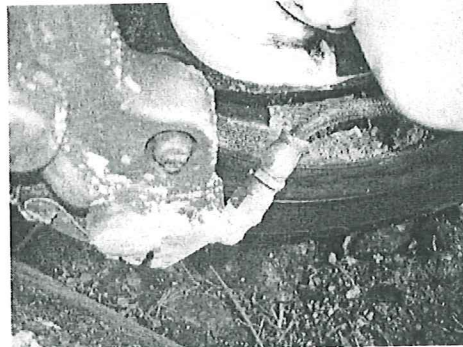
REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL



Pala incrustada en la grama



Tren de nariz dentro de la cuneta



Tren principal dentro de la cuneta

Mordaza de freno principal lado izquierdo



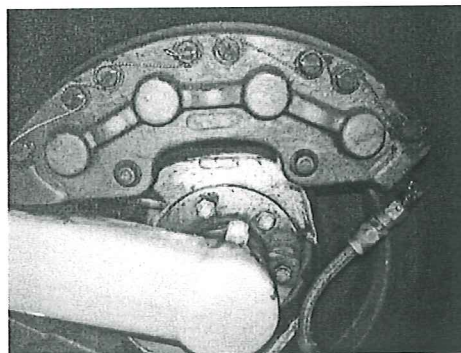
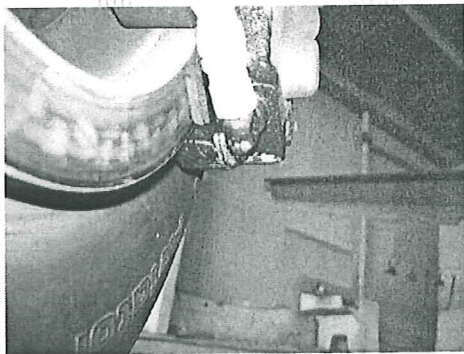
REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL



Daño en la base del tren principal



Daño en la pala de la hélice



Evidencia de fuga hidráulica en la conexión de la manguera y la mordaza de freno, lado derecho.



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



Vista posterior de la mordaza de donde se aprecia la magnitud de la fuga hidráulica



Corrosión provocada por el freno hidráulico en el codo de la unión de la manguera del freno y la mordaza, lado derecho

1.13. INFORME PATOLÓGICO.

No aplica

1.14. INCENDIO.

No aplica, no ocurrió ningún incendio.

1.15. SUPERVIVENCIA.

Los ocupantes de la aeronave salieron por sus propios medios.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

1 ANALISIS

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 posible de este Accidente, lo siguiente:

- 2.1 La pérdida de fluido hidráulico de manera constante y sin ser notada en ninguno de los prevuelos, entre vuelos y post vuelos, provocó un descenso en el nivel del reservorio de frenos a nivel crítico ocasionando con esto ausencia de fluido hidráulico e ingreso de aire a las líneas, lo que ocasionó la falla en los mismos.
- 2.2. Las evidencias de corrosión y presencia de fluido hidráulico en la unión de la manguera y la mordaza de freno, indica que esta fuga a pesar de ser casi imperceptible tenía un lapso prolongado de existir.
- 2.3 El piloto o persona encargada de realizar la inspección de prevuelo debe poner especial énfasis en observar señales de fuga, tales como pequeñas manchas en el piso del hangar o de humedad a lo largo de las líneas de fluidos y en sus uniones y determinar su origen y de encontrarlas solicitar el apoyo técnico profesional para tomar acciones correctivas necesarias.
- 2.4 El hallazgo de este tipo de falla será documentado a fin de proveer información a los Talleres Técnicos Aeronáuticos de Guatemala y de esta manera aumentar el nivel de seguridad operacional existente.



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

C. c. Archivo Depto.