



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

INFORME FINAL ACCIDENTE
AERONAVE CESSNA 172RG

MATRICULA TG-PAB

Marca: CESSNA
Cessna Aircraft Company
P. O. BOX 7704
Wichita, Kansas 67277.

Modelo: 172RG

Categoría: Normal

No. Serie de la aeronave: 172RG0647

Aeronavegabilidad: Vigente del 01/07/2008 hasta el 30/06/2009 extendida por la Sección de Aeronavegabilidad del Departamento de Estándares de Vuelo.

Certificado Tipo: 3A17, revisión No. 46 de fecha 14 de mayo de 2007.

Colores: Fondo blanco, franjas azul y gris

Lugar del Accidente: Paso a desnivel Plaza Tecún Umán, Zona 13, Ciudad Capital.

Fecha del Accidente: 26 de octubre de 2008

Hora del Accidente: 08:55 hora local 14:55 UTC

Fase en la que ocurrió el accidente: Despegue

Coordenadas del Accidente: 14° 36' 7.28" N 90° 31' 37.55" W



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Orientación Pista: N 11°. E

Elevación de la Pista: 4940 pies, 1506 metros.

Dimensiones de la Pista: 2987 x 60 metros.

Seguro Aeronave: Empresa Seguros Universales
a nombre de Aerocharter Vuelos
Privados, S. A., bajo la póliza No.
060101603370 vigente del 19 de
mayo de 2008 hasta 19 de mayo de
2009

Propietario: Edgar René Reyes Garzona

Nombre del Operador: Aerocharter, S. A.

Piloto al Mando: **FREDY ORLANDO PEREIRA
GONZALEZ**

Tipo y No. de Licencia: Comercial de Avión No. 2100

Vigencia Certificado de Licencia: Del 29/07/2008 hasta 31/01/2009
emitido por la Sección de Licencias
del Departamento de Estándares de
Vuelo.

Nacionalidad: guatemalteca.

Personas a bordo: dos (02)

1. SINOPSIS.

La aeronave experimentó pérdida de potencia del motor en la fase de despegue, por lo que realizó un aterrizaje de emergencia sobre el paso a desnivel Tecún Umán del Boulevard Liberación zona 13, a 300 metros al noroeste de la cabecera de la pista 19 del aeropuerto internacional La Aurora.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

Según plan de vuelo, el Piloto despegó del Aeropuerto Internacional La Aurora de la Pista 01 hacia Poptùn, Peten, con sobrevuelo en Rio Dulce, Izabal, llevando a bordo 2 personas (piloto y pasajero) y 5 horas de combustible (60 galones). A las 18:55 UTC reportó a Torre de Control en frecuencia 118.1, pérdida de potencia del motor, Torre le autorizó retornar a La Aurora por lo que el piloto al mando inició el retorno, al darse cuenta que no podría aterrizar en la pista debido al descenso pronunciado ocasionado por la pérdida continua de potencia del motor, el piloto al mando decidió efectuar un aterrizaje de emergencia, escogiendo para ello descender sobre el boulevard Liberación con rumbo Oeste. En su intento golpeó con el plano izquierdo uno de los postes del alumbrado eléctrico el cual le ocasionó la pérdida de parte de ese plano, descendió sobre el pavimento golpeando con el empenaje una de las barandas del puente del paso a desnivel que se ubica en la dirección y coordenadas arriba mencionadas, en este impacto perdió parte del estabilizador horizontal del lado izquierdo deteniéndose de manera inmediata, golpeando la otra baranda del mismo puente con el estabilizador vertical teniendo también daños en esta superficie. Los ocupantes sufrieron golpes leves pero evacuaron la aeronave por sus propios medios.

El Ministerio Público de Guatemala, específicamente la Fiscalía de Narcoactividad, capturó la aeronave y la dejó en custodia de la Policía Nacional Civil para realizarle una investigación de carácter jurídico, por lo que el Departamento de Investigación de Accidentes quedó a la espera de que ese ente de gobierno liberara la aeronave para continuar con la investigación técnica.



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

1.2. LESIONES A PERSONAS:

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

1.3. DAÑOS A LA AERONAVE.

La aeronave tuvo daño de los siguientes componentes:

- a. Perdida de parte del plano izquierdo
- b. Compartimento de motor
- c. Estabilizador vertical
- d. Perdida del estabilizador horizontal izquierdo
- e. Tren de aterrizaje
- f. Borde de ataque y plano derecho
- g. Perdida del motor de arranque y del alternador
- h. Bancada de motor y volante de inercia
- i. Ambas palas de la Hélice
- j. Cobertor de la Hélice (Spinner)

1.4 OTROS DAÑOS.

No hubo.

1.5 INFORMACION DEL PILOTO.

El piloto al mando de la aeronave era el señor Freddy Orlando Pereira González, de 42 años, poseedor de la licencia No. 2100 de piloto de avión Comercial, otorgada el 29 de julio del año 2008 por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, esta licencia esta vigente hasta el 31 de enero de 2009 según certificado de validez.

El señor Pereira tiene un total de 9044.0 horas anotadas en su bitácora de vuelo hasta el 14 de octubre del 2008. Durante el periodo comprendido



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

entre el 11 de septiembre y el 14 de octubre, el piloto al mando acumulo 26 horas de vuelo, todas ellas en aviones monomotor.
Tiene certificado medico clase I vigente.

1.6 INFORMACION DE LA AERONAVE.

La aeronave es una Cessna 172RG, fabricada en 1980, numero de serie 172RG0647.

Esta aeronave fue importada desde Los Ángeles, California, Estados Unidos de América, según permiso especial de vuelo, forma DGAC FS-621 de fecha 28 de mayo de 2008.

- | | |
|---------------------------------|---|
| a. Motores: | 1 (uno) |
| b. Tiempo total de la aeronave: | 11,411.6 horas |
| c. Ciclos/Tacómetro: | 765.8 horas |
| d. Colores: | Fondo blanco, franjas azul y gris |
| e. Seguro de la Aeronave: | Empresa Seguros Universales
a nombre de Aerocharter Vuelos
Privados, S. A., bajo la póliza No.
060101603370 vigente del 19 de
mayo de 2008 hasta el 19 de mayo
de 2009 |

1.6.1 INFORMACION DEL MOTOR:

- | | |
|------------------|-------------|
| a. Marca: | Lycoming |
| b. Modelo: | O-360 F1A6 |
| c. Numero Serie: | L-28963-36A |
| d. Tiempo total: | 765.8 |
| a. T.D.R.: | 765.8 |



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

1.6.2 INFORMACION DE LA HELICE:

a. Marca:	McCauley
b. Modelo:	B2D34C220-B
c. Número de Serie:	050232
d. Tiempo Total:	611.7 Horas
e. T.D.R:	Nueva

1.6.3 MANTENIMIENTO DE AERONAVE:

Antes de ser importada a Guatemala, la aeronave tenía la matrícula norteamericana N 6384 V, y recibía mantenimiento en una estación reparadora aprobada por la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos, FAA por sus siglas en inglés, en este taller le efectuaron la instalación del motor y la hélice que tenía el día del accidente, además le realizaron la inspección anual para poder exportar la aeronave, desde Estados Unidos hacia Guatemala.

En Guatemala, ya con la matrícula TG-PAB, la aeronave recibía mantenimiento en el taller de la empresa Aerocharter, taller certificado OMA 145, en este taller se lleva registro de los trabajos de mantenimiento efectuados a la aeronave, además de realizar las anotaciones respectivas en las bitácoras de la aeronave.

1.6.4 PESO Y BALANCE.

Efectuado por empresa Pacific Cost Radio, en Estados Unidos de América, el 23 de abril de 2008.

Se encontraba dentro de los límites establecidos por el fabricante y vigente el día del accidente.



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

1.6.5 COMBUSTIBLE.

Utilizaba el recomendado por el fabricante, Avgas 100, con un total de 60 galones de combustible al despegue.

1.7. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

08:00 hora local, 14:00 UTC

02012KT CAVOK 19/13 SCT090 BKN 200 Q1027

Viento dirección del noreste con 12 nudos (24 kilómetros por hora) visibilidad mayor a 10 Km, nubosidad dispersa a 9,000 pies, medio nublado a 20,000 pies, temperatura ambiente 19°C, punto de rocío 13°C, altímetro 1027 hectopascales.

09:00 hora local, 15:00 UTC

36014KT 9999 FEW016 BKN200 21/13 Q1027

Viento dirección del norte con 14 nudos (28 kilómetros por hora), visibilidad mayor a 10 Km, pocas nubes a 1,600 pies, medio nublado a 20,000 pies, temperatura ambiente 21°C, punto de rocío 13°C y altímetro 1027 hectopascales.

10:00 hora local, 16:00 UTC

01014KT 9999 FEW170 BKN200 21/14 Q1027

Viento dirección del noreste con 14 nudos (28 kilómetros por hora), visibilidad mayor a 10 Km, pocas nubes a 1,700 pies, medio nublado a 20,000 pies, temperatura ambiente 21°C, punto de rocío 14°C y altímetro 1027 hectopascales.

1.8. COMUNICACIONES.

La aeronave tuvo comunicación primero con Aurora Superficie en frecuencia 121.9MHz, y posteriormente con Aurora Torre en frecuencia 118.1 MHz Fue en frecuencia de Torre de Control que el piloto informo que tenia perdida de potencia en el motor.



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

1.9. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.

No aplica.

1.10. INFORMACIÓN DEL AEROPUERTO.

La pista del aeropuerto internacional La Aurora, es de asfalto con un largo de 2987 metros y un ancho de 60 metros, tiene una calle de rodaje del lado oeste de 23 metros de ancho por 2987 metros de largo. Cuenta con ayudas para la navegación y servicio de control de tránsito aéreo, que incluye: Control de Superficie, Torre de Control y Control de Aproximación y salidas que cuenta con radar de vigilancia primaria/secundaria (PSR/SSR).

1.11. REGISTRADORES DE VUELO.

No aplica por tipo de aeronave.

1.12. INFORME FOTOGRAFICO DE LA AERONAVE.



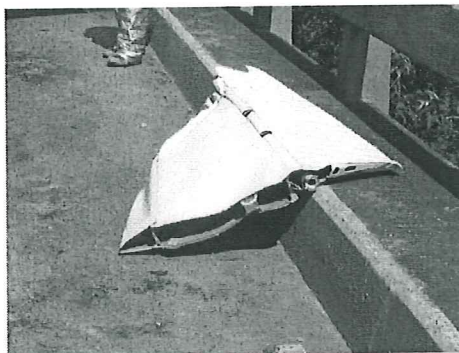
Vista general de la aeronave sobre el paso a desnivel en la zona 13



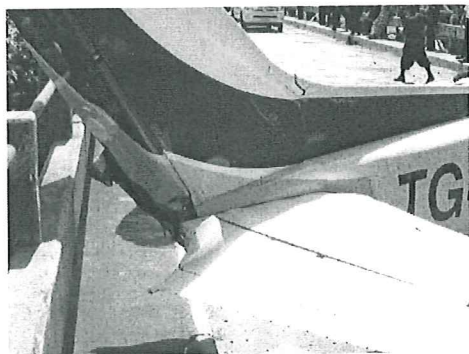
REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL



Sección del plano izquierdo



Timón de profundidad



El empenaje golpeo la baranda del puente.



Daño en las palas de la hélice.

1.13. INFORME PATOLÓGICO.

No aplica

1.14. INCENDIO.

No aplica, no ocurrió ningún incendio.



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

1.15. SUPERVIVENCIA.

Los ocupantes de la aeronave salieron por sus propios medios.

2 ANALISIS

Se efectuó en base a libros de mantenimiento, documentos de la aeronave, inspección directa en el lugar del accidente, informe escrito y verbal del piloto al mando y documentación fotográfica de la aeronave.

El piloto posee licencia y certificado de validez de piloto de avión comercial, otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, ambos documentos se encontraban vigentes el día del accidente. El piloto se encontraba activo, volando principalmente aviones mono motores, acumulando en los últimos treinta días previos al accidente un total de 26 horas de vuelo, mayormente en aviones Cessna.

La aeronave estaba sujeta a un programa de mantenimiento de acuerdo a las recomendaciones y manuales del fabricante, este mantenimiento era efectuado por una empresa certificada OMA 145, y en los registros no se encontró indicio alguno de tener alguna falla que contribuyera en el accidente.

Las comunicaciones se realizaron de manera normal y fue a través de estas que el piloto indicó tener problemas de potencia de motor, el controlador dio las instrucciones correspondientes e hizo uso de los procedimientos establecidos para brindarle la asistencia necesaria al piloto de la aeronave al notificar a los cuerpos de socorro correspondientes y personal involucrado.

Para poder verificar o encontrar la razón de la pérdida de potencia del motor sería necesario efectuar un rearmado del motor para luego realizar una corrida de verificación de funcionamiento, pero esto no ha sido posible debido a que el Ministerio Público a través de la Fiscalía de Narcoactividad y Delitos contra el Ambiente, retuvo la custodia de la aeronave, sindicada de narcoactividad y luego de cuatro meses la liberó y la entregó a la compañía aseguradora, quienes tomaron la aeronave y la desarmaron sin esperar el dictamen de este Departamento.



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

3 CONCLUSIONES:

3.1 El piloto tenia la experiencia de vuelo necesaria, contaba con licencia y certificado de validez vigentes y se encontraba activo gozando de buena salud para realizar el vuelo.

3.2 La aeronave se encontraba en condiciones aeronavegable el día del accidente.

3.3 No existe indicio de que la aeronave tuviera alguna falla que contribuyera a la perdida de potencia.

3.4 El Servicio de Control de Tránsito Aéreo activó los canales de comunicación correspondientes para asistir al piloto durante la emergencia.

3.5 No fue posible realizar una investigación mas profunda debido a la intervención de la Fiscalía de Narcoactividad y Delitos contra el ambiente.