

DATOS DE LA AERONAVE

MARCA: Cessna

MODELO: 172M

SERIE: 17267440

CERTIFICADO TIPO: 3A12,
revisión 83 de fecha 04/12/2012.

LUGAR DEL ACCIDENTE:

Aeropuerto Internacional La Aurora,
Cabecera de pista 01.

FECHA ACCIDENTE: 08/01/2013

TIPO Y NÚMERO DE LICENCIA:
Transporte Línea Aérea Avión 2025

ALMAS A BORDO: 3 (tres)

RESEÑA DEL VUELO:

El día 8 de enero de 2013, la aeronave TG-FKK de acuerdo al plan de vuelo presentado por el piloto a la Sección de Sistema de Información de Vuelos (AIS), con intención de efectuar un vuelo desde el Aeropuerto Internacional "La Aurora" al Aeródromo de Quetzaltenango con 2 pasajeros y el capitán de la aeronave a bordo, a las 22:16 UTC. 16:16 hora local despegó sin novedad, cuando la aeronave tenía 3 minutos de vuelo y una distancia de 2.5 Mn., en fase de ascenso, el piloto percibe una fuerte vibración y escucha un ruido totalmente anormal en la parte frontal de la aeronave, por lo que toma la decisión de retornar al Aeropuerto Internacional "La Aurora", indicando al Centro de Control que se encontraba en emergencia y retornaría en ese momento.

La aeronave aterrizó deteniéndose al final de la pista cabecera 01, inmediatamente evacuaron a los pasajeros y al revisar la aeronave se pudo comprobar la fractura en una de las puntas de las aspas de la hélice. Los pasajeros y el piloto salieron de la aeronave ilesos.



CAUSA PROBABLE:

A la hélice de la aeronave se le efectuó malas prácticas de mantenimiento, por medio de una revisión de mantenimiento en enero del 2012, reportándola con 00.0 D/O, el aspa se fracturó ocasionando severos daños a la aeronave por vibración muy fuerte, esto puede ser provocado por un golpe no reportado o fatiga del material debido a su falta de historial de mantenimiento que demuestre su tiempo de vida en uso.

RECOMENDACIONES:

Las constantes mejoras de la seguridad operacional, las medidas preventivas derivadas de las experiencias recabadas, nos sirven para efectuar operaciones de vuelo más seguras en cualquier aeronave que sobrevuele el espacio aéreo guatemalteco, en el presente caso se recomienda:

4.1 RSO 01-A-01-2013

Mantener una vigilancia por parte de los responsables del mantenimiento de las aeronaves, en especial de los componentes mayores y de las hélices en caso de algún golpe o daño no reportado.

4.2 RSO 02-A-01-2013

Al efectuar la renovación del Certificado de Aeronavegabilidad por parte de la DGAC, se debería verificar la procedencia de los componentes principales de la aeronave con el fin de establecer su tiempo de vida por horas de uso o tipo de nivel de inspección por tiempo calendario.

INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

El proceso de investigación del accidente, fue realizado
Por la Unidad de Investigación de Accidentes de la Dirección
General de Aeronáutica Civil de Guatemala