



Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos

Reporte No.:

A-19-2021.

Título:

Informe Final.

Matrícula:

TG-MAM.

BEECHCRAFT 300 LW

30 DE DICIEMBRE DE 2021

**PISTA DEL AERoclub DE GUATEMALA EN RIO DULCE, MUNICIPIO
DE LIVINGSTON, DEPARTAMENTO DE IZABAL, GUATEMALA.**

Preparado por:

Unidad de Investigación de Accidentes, D.G.A.C., Guatemala.

Fecha de publicación:

15 de octubre 2024.

Atención:

El presente reporte es liberado únicamente para propósitos de seguridad técnico-operacional, bajo el entendido, que el único fin es la de prevención, recomendando su aplicación bajo los derechos de propiedad expresados dentro del presente reporte.

INDICE

INTRODUCCION	4
REGISTRO DE REVISIONES Y PAGINAS EFECTIVAS.....	5
GLOSARIO	6
ABREVIATURAS:.....	13
1.0 INFORMACION FACTUAL:.....	14
1.1 SINOPSIS:	17
1.1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO:.....	17
1.1.2 LUGAR DEL IMPACTO:.....	18
1.2 LESIONES A PERSONAS:	18
1.3 DAÑOS DE LA AERONAVE:	18
1.4 OTROS DAÑOS:	18
1.5 INFORMACION PERSONAL:.....	19
1.6 INFORMACION DE LA AERONAVE:	19
1.7 INFORMACION METEOROLOGICA:.....	20
1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION:.....	20
1.9 COMUNICACION:.....	20
1.10 INFORMACION DEL AERODROMO:	21
1.11 REGISTRADORES DE VUELO:.....	21
1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA:.....	21
1.14 INCENDIOS:.....	21
1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y DEL IMPACTO:	21
1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA:	21
1.16 ENSAYOS DE INVESTIGACION:	22
1.17 INFORMACION SOBRE LA ORGANIZACION Y GESTION:	22
1.18 INFORMACION ADICIONAL:.....	22
1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES:.....	22
1.20 INFORME FOTOGRAFICO:.....	23
2.0 ANALISIS DE LAS GENERALIDADES:.....	34
2.1 OPERACIONES DE VUELO:	34
2.2 CALIFICACIONES DE LA TRIPULACION:	34

2.3 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES:	34
2.4 CONDICIONES METEOROLOGICAS:	35
2.5 CONTROL DE TRANSITO AEREO:.....	35
2.6 COMUNICACIONES:	35
2.7 AYUDAS PARA LA NAVEGACION:.....	35
3.0 INFORMACION DE LA AERONAVE:	35
3.1 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE:	36
3.2 PERFORMANCE DE LA AERONAVE:.....	37
3.3 PESO Y BALANCE:.....	37
3.4 SISTEMAS DE LA AERONAVE:.....	38
4.0 REGISTRADORES DE VUELO:.....	38
5.0 FACTORES HUMANOS:.....	38
5.1 FACTORES PSICOLOGICOS:	38
5.2 FACTORES FISIOLÓGICOS:.....	39
6.0 SUPERVIVENCIA:	39
6.1 RESPUESTA DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS:	39
6.2 ANALISIS DE LESIONES Y VICTIMAS:	39
6.3 ASPECTOS RELEVANTES DE SOBREVIVIENTES:	39
7.0 CONCLUSIONES:	40
8.0 CAUSAS PROBABLES:	40
9.0 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL:	41
9.1 RSO 01-A-19-2021	41
9.2 RSO 02-A-19-2021	41
10. ANEXOS.....	42

INTRODUCCION

De conformidad con el Anexo 13 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, **“El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad”**. La finalidad de una investigación de accidentes, es la de determinar sus causas y establecer mecanismos o acciones tendientes a evitar que se repitan. Determinando los aspectos eminentemente técnicos y no la determinación de culpa y responsabilidad. Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Artículo No. 169.

La Unidad de Investigación de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se ocupa de todas las actividades de investigación técnica, relacionadas con accidentes e incidentes de aeronaves nacionales y extranjeras en territorio nacional, con el fin de promover la seguridad operacional aeronáutica en todos sus campos.

Nuestra misión es mejorar continuamente la seguridad operacional aeronáutica, promoviendo el nivel de desarrollo técnico y operacional a través de las recomendaciones con el fin de identificar fallas latentes, operaciones y el monitoreo efectivo de la mitigación de riesgos para la prevención de accidentes.

NOTIFICACION DE DERECHOS DE PROPIEDAD

Este documento es propiedad de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Unidad de Investigación de Accidentes (UIA) y se entiende que es únicamente para el destinatario. Nadie puede poseer, usar, copiar, revelar o distribuir este documento o alguna información que contenga sin la autorización expresa de la D.G.A.C. Tampoco el haber recibido o poseer este reporte en sí mismo, desde cualquier fuente, implica tener tal autorización y el hacerlo puede resultar en responsabilidades civiles o penales. Cualquier duda referente a este documento deberá ser dirigida a la D.G.A.C., a la Unidad de Investigación de Accidentes, Art. 21, 22 numeral 1 de la Ley de Acceso a la Información Pública. Este documento no podrá utilizarse para propósitos ajenos a la investigación de accidentes e incidentes de aviación. Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional, ratificado por el Estado de Guatemala. Art. 169 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil A/G No. 384-2001. Regulación de Aviación Civil Apartado 13.3.1.

REGISTRO DE REVISIONES Y PAGINAS EFECTIVAS

Revisión No.	Fecha de reapertura	Fecha de publicación	Página
Original	-----	-----	-----

GLOSARIO

DEFINICIONES:

Accidentes de aviación:

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada ocurre, entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre en el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) Cualquier persona muere o sufre lesiones graves a consecuencia de:
 - hallarse en la aeronave, o
 - por contacto directo con cualquier parte de una aeronave, incluso por las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - por exposición directa al chorro de un reactor.

Excepto cuando las lesiones obedezcan por causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado.

Excepto por falla o daño del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1 – Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2 – Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3 – El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará, se trata en el capítulo 5.1 del Anexo 13 de la OACI.

Nota 4 – En el Adjunto E del Anexo 13 de la OACI, figura orientación para determinar los daños de la aeronave.

Actos Inseguros:

La acción de efectuar actos previos a la realización del vuelo, los cuales no se encuentran como procedimientos establecidos, que pudieran influir en decisiones para actos inseguros, como la premura por atender actividades posteriores al vuelo, la ingesta extrema de tipos de alimentos que afectan de forma personal en vuelo al piloto, estar preocupado por actividades que se dejaron pendientes por efectuar dicho vuelo, recibir información o noticias tales como familiares enfermos.

Aeródromo:

Área definida de tierra o de agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipo destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto:

El aeropuerto es el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios.

Aeronave:

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire sobre su superficie aerodinámica y con propulsión propia o el aprovechamiento de corrientes de viento para su sustentación sobre la atmosfera terrestre.

Auto Rotación:

Condición de vuelo de un autogiro en la cual, el rotor sustentador es accionado totalmente por la acción del aire cuando el autogiro está en movimiento.

Cabina Estéril:

Los procedimientos de cabina de vuelo son aquellos en los que los miembros de la tripulación técnica (piloto y copiloto) deben dedicarse exclusivamente a las funciones dirigidas a garantizar la seguridad del vuelo, por lo que no tienen permitido realizar cualquier otra actividad que pueda distraerles de su trabajo durante las fases críticas del vuelo.

Este periodo incluye las fases de rodaje, despegue y aterrizaje y las operaciones de vuelo por debajo de 10,000 pies de altura, (excepto en fase de crucero). Durante ese tiempo, los pilotos no pueden entablar conversaciones sobre temas que no se relacionan con la seguridad operacional o realizar cualquier otra actividad que pueda conducir a la pérdida de la concentración, como comer o realizar papeleo propio del vuelo, por ejemplo.

El concepto de cabina estéril lo incorporó la Administración Federal de Aviación en su regulación en 1981, tras la investigación de varios accidentes que tuvieron en la falta de concentración en fases críticas un factor contribuyente. Las compañías aéreas detallan en sus manuales de operaciones los procedimientos que debe seguir la tripulación en estos casos.

Certificado Tipo Suplementario:

Supplemental Type Certificates (STC), es un documento extendido para: Cualquier adición, omisión o alteración a la disposición certificada de la aeronave, equipo incorporado, fuselaje y motores, iniciada por cualquier persona que no sea el titular del certificado de tipo, necesita un certificado de tipo suplementario.

Una autoridad de aviación civil, como ANAC, DGAC, DINAC, etc. o como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) o la FAA emite un STC a un solicitante que altera una aeronave, motor, hélice o aparato de su diseño original.

La Dirección General de Aviación Civil, acepta certificados tipo suplementarios emitidos por la Agencia Federal para la Administración para la Aviación Civil (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica, o por Agencia Europea para la Seguridad Aérea (EASA) de Europa, o por Transport Canada Civil Aviation de Canadá. RAC-21.111, 21.113 (Pág. 24).

Factores Contribuyentes:

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubiera eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habría reducido la probabilidad que el accidente o incidente ocurriese, o habría mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes, no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

Habilitación:

Autorización inscrita en una licencia o asociada en ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

Incidente de Aviación:

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones aéreas.

Lesiones Graves:

Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los 7 días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; u
- b) Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); u
- c) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; u
- d) Ocasione daños a cualquier órgano interno; u

- e) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) Sea imputable el contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Piloto al mando:

Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave, personas y bienes transportados durante el tiempo de vuelo; y en casos especiales, hasta que la empresa o autoridad correspondiente asume dicha responsabilidad.

Recomendaciones de Seguridad Operacional:

Son propuestas por la Unidad de Investigación de Accidentes basadas en la información obtenida durante el proceso de investigación, se encuentran formuladas con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, **en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente.** Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional derivadas de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. (Regulación de Aviación Civil RAC 13, página 20, Anexo 13 OACI, capítulo 1).

Registrador de vuelo:

Cualquier tipo de grabadora de registros, grabadora de voz, grabadora de video (o imágenes) o de cualquier otro tipo, instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Sinopsis:

Es una recopilación de datos acerca de los puntos de una obra o tema en particular, para otorgar al espectador un extracto de los aspectos más relevantes del asunto y formándole una visión general de una manera resumida y adecuada. En la sinopsis no se incluyen detalles del desenlace, pues se trata que el lector se interese (en el caso de la realización de un guion de cine, la sinopsis debe contener planteamiento, desarrollo y desenlace del conflicto, ya que se trata de un resumen rápido de un tema para recorrerla de un vistazo).

Tiempo Universal Coordinado:

Universal Time Coordinate (UTC), es la medida de tiempo de las 24 horas del día alrededor del mundo, para uniformar en una sola medida, el tiempo que se utiliza para la navegación aérea. El Meridiano Principal es el que marca el inicio del día y se llama Meridiano de Greenwich 0°, la diferencia con Guatemala es menos seis horas (- 6:00 Hrs).

ABREVIATURAS:

ATC:	Air Traffic Control. Control de Tránsito Aéreo.
ATS:	Sistema de Tránsito Aéreo.
CAS:	Velocidad Calibrada.
DGAC:	Dirección General de Aeronáutica Civil.
DME	Distance Measure Equipment. Equipo de Medición de Distancia.
ELT:	Emergency Locator Transmitter. Transmisor Localizador de Emergencia.
KNOTS:	Nudos (termino de medida de velocidad por hora).
OMA:	Organización de Mantenimiento Aprobada.
PIC:	Pilot in Command (Piloto en Comando).
PSR:	Primary Surveillance Radar. Radar Primario de Vigilancia.
RSO:	Recomendación de Seguridad Operacional.
SSR:	Sistema Radar de Vigilancia. Surveillance System Radar.
TCDS:	Type Certificate Data Sheet. Hoja de datos del Certificado Tipo.
UIA:	Unidad de Investigación de Accidentes.
VNO:	Velocidad Normal de Operación.

ACCIDENTE AERONAVE BEECHCRAFT, KING AIR 300 LW MATRICULA TG-MAM

1.0 INFORMACION FACTUAL:

Marca:	Beechcraft Corporation.
Modelo:	King Air 300 LW.
Número de serie de la aeronave:	FA-114.
Hoja de datos del Certificado Tipo:	A24CE, revisión 125, 21 de septiembre de 2021. Textron Aviation Inc. One Cessna Boulevard Wichita, KS 67215.
Peso máximo de despegue de la aeronave:	12,500 libras, 5,671 kilogramos.
Motores:	Dos (2), P&W-PT6A-60A.
Categoría y operación:	Normal / Privada.
Certificado de aeronavegabilidad:	Vigente del 19 de octubre de 2021 al 18 de octubre de 2022. Clave: 272627-21-10 / 350.
Certificado de matrícula:	Otorgado el 19 de septiembre de 2019, número de registro 03114, inscrita en el Folio 000115 LRYCAP.



Matrícula:	TG-MAM
Colores:	Blanco, negro y rojo.
Propietario:	Empresas Ginro, S. A.
Operador:	Aviación General.
Seguro de la aeronave:	Vigente del 16 de marzo de 2021 al 16 de marzo de 2022, Seguros Universales, póliza No. 06-01-01-66206-2.
Lugar del accidente:	Pista del Aeroclub de Guatemala en Río Dulce, municipio de Livingston, departamento de Izabal, Guatemala.
Coordenadas geográficas:	N 15° 40' 14.1", W 88° 57' 55.5".
Fecha del accidente:	30 de diciembre de 2021.
Hora aproximada del accidente:	16:55 hora local, 22:55 hora UTC.
Almas o personas a bordo:	Tres (3) 1 piloto, 2 pasajeros, Ilesos.
Tipo de licencia:	Piloto Comercial-Avión.
Vigencia del certificado médico:	Vigente al 31 de marzo de 2022.



Habilitaciones:

Avión monomotor terrestre
Avión multimotor terrestre
Avión multimotor 300 Super King Air
Instrumentos.

Horas aproximadas de vuelo
en su ficha médica del 21-09-21:

3,961.1 horas.

Nacionalidad:

Guatemalteca.

Fase de vuelo en la que ocurrió
el accidente:

En fase de aterrizaje.

1.1 SINOPSIS:

El día 30 de diciembre de 2021 a las 16:21 hora local, 22:21 hora UTC, la aeronave Beechcraft matrícula TG-MAM despegó del Aeropuerto Internacional “La Aurora” con destino al Aeroclub de Guatemala en Río Dulce, Izabal. Al efectuar el aterrizaje a las 16:55 hora local, 22:55 hora UTC, la aeronave se sale de la pista.

1.1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO:

La aeronave modelo King Air 300 LW identificada con matrícula TG-MAM despegó del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, despegó con 2 pasajeros a bordo a las 16:21 hora local, 22:21 hora UTC al mando del capitán con licencia Comercial-Aviación, con intención de realizar un vuelo privado con aproximadamente 0:35 minutos de duración al destino del aeródromo privado no controlado del Aeroclub de Guatemala en Río Dulce, departamento de Izabal.

Según reporte escrito del piloto el vuelo se efectúa sin inconveniente, al intentar aterrizar se encuentra con viento cruzado muy fuerte y decide abortar el aterrizaje, luego efectúa una segunda aproximación con resultado negativo encontrando rachas muy fuertes de viento cruzado, la aeronave toca tierra completamente fuera de la pista y al intentar irse al aire se sale de control teniendo una excursión de pista, impactando preliminarmente con el área de concreto fuera de un hangar y posteriormente con los árboles que circulan la misma, al impacto el ala derecha de la aeronave se incendia de igualmente el motor. Los pasajeros y la tripulante salen por sus propios medios, trasladando al piloto a un centro de atención médica por hemorragia nasal.

Ver anexo “A”: Mapa Físico y Fotografías Satelitales.

1.1.2 LUGAR DEL IMPACTO:

Pista del Aeroclub de Guatemala en Río Dulce, municipio de Livingston, departamento de Izabal, Guatemala.

Ver fotografías 1 y 2.

1.2 LESIONES A PERSONAS:

Cuadro de Información

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Totales
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	1	0	0	1
Ilesos	0	2	0	2
TOTAL	1	2	0	3

1.3 DAÑOS DE LA AERONAVE:

Durante el impacto se fracturó el tren de aterrizaje izquierdo, daño severo en la estructura inferior del fuselaje, daño severo en ambas alas o planos y daño severo en ambos motores, además del daño a la cabina de mando y de pasajeros.

Ver fotografías de la 3 a la 20.

1.4 OTROS DAÑOS:

No se reportan daños a terceros.

1.5 INFORMACION PERSONAL:

Fecha de nacimiento del piloto el 06 de enero de 1968, contaba con 53 años y 11 meses de edad a la fecha del accidente.

El 03 de agosto de 1998 se le otorga la licencia Piloto Comercial-Aviación, habiendo efectuado sus estudios y las 281.50 horas de vuelo en La Fuerza Aérea Guatemalteca.

Según la bitácora de horas de vuelo, el piloto voló previo al accidente:

Horas voladas en las últimas 24 horas:	0.7
Horas voladas en los últimos 07 días:	3.2
Horas voladas en los últimos 30 días:	20.9
Horas voladas en los últimos 06 meses:	105.7
Horas voladas en los últimos 09 meses:	209.8

1.6 INFORMACION DE LA AERONAVE:

El 26 de junio de 2017 se le extiende el primer certificado de aeronavegabilidad con fecha de expiración 25 de junio de 2018.

Su certificado de aeronavegabilidad se encontraba vigente hasta el 18 de octubre de 2022.

El mantenimiento de la aeronave a cargo de la OMA DGAC/G-005-2003, con los servicios efectuados conforme el manual de mantenimiento y su programa. El 31 de mayo de 2021 se cumplió con el servicio Phase III y IV del fuselaje con un total de 1,386.7 horas y con el servicio Phase III y IV de motores y hélices.

Los tanques de combustible de la aeronave contenían un aproximado de 330.0 galones de combustible Jet A1.

Características generales de la aeronave:

Tripulación:	Uno (1-2).
Pasajeros:	Máximo (15).
Longitud:	46.8 Ft 14.22 Mts.
Alar:	57.11 Ft 17.65 Mts.
Planta motriz:	Dos (2) P6W PT6 60A.
Potencia:	1,050 Shp.

Ver anexo "B": Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado de Matrícula.

Ver anexo "C": Certificaciones de Mantenimiento del Fuselaje, Motores y Hélices.

Ver anexo "D": Hoja de Datos del Certificado Tipo de la aeronave.

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA:

Las observaciones meteorológicas del 30 de diciembre de 2021, fueron proporcionadas por el Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología ubicada en la estación de observación de Puerto Barrios, Izabal, lugar más cercano al área del suceso.

Ver anexo "E": Reporte de Meteorología.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION:

No aplica, la aeronave operaba en aterrizaje bajo las reglas de vuelo VFR.

1.9 COMUNICACION:

Las comunicaciones fueron efectuadas en términos normales con los centros de control, Torre La Aurora en frecuencia 118.10 y Guatemala Radio en frecuencia 126.90, posterior con centro de control Puerto Barrios 118.4.

1.10 INFORMACION DEL AERODROMO:

El aeródromo de Río Dulce cuenta con pista de concreto de 982.0 metros de largo por 25.0 metros de ancho, no cuenta con estación de radio o centro de control (ATC).

1.11 REGISTRADORES DE VUELO:

No aplica, por tipo de aeronave.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA:

El piloto es trasladado a un centro de salud, para evaluación médica por hemorragia nasal leve.

1.14 INCENDIOS:

El ala derecha fue consumida por acción del fuego.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y DEL IMPACTO:

La aeronave queda con destrucción total por el fuerte impacto con los árboles al lado derecho de la pista y fuego que consumió el ala derecha.

1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA:

La aeronave quedó en un lugar accesible, viajaban dos pasajeros y un tripulante quienes fueron evacuados por el personal del aeródromo, quienes se encontraban laborando en las cercanías del área del suceso.

1.16 ENSAYOS DE INVESTIGACION:

Los datos, fotografías e incluso las entrevistas a la tripulación fueron realizadas en el lugar del suceso.

La información técnica de la aeronave y sus componentes fueron obtenidos a través de los libros de récord de vuelo, bitácoras de mantenimiento y manuales del fabricante.

1.17 INFORMACION SOBRE LA ORGANIZACION Y GESTION:

La aeronave era utilizada por los propietarios de la empresa GINRO, S. A. para vuelos privados y ejecutivos.

La organización de mantenimiento utilizada para mantener la aeronavegabilidad de la aeronave se encuentra a cargo de la OMA DGAC/G-005-2003.

1.18 INFORMACION ADICIONAL:

Ninguna.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES:

Durante el proceso de la investigación siguiendo los procedimientos establecidos, se encontraron hallazgos de factores colaboradores, peligros latentes y evidencias en el área del accidente.

1.20 INFORME FOTOGRAFICO:

LUGAR DEL IMPACTO



Fotografía No. 1



Fotografía No. 2

Aeródromo del Aeroclub de Guatemala en Río Dulce, Izabal.

DAÑOS A LA AERONAVE



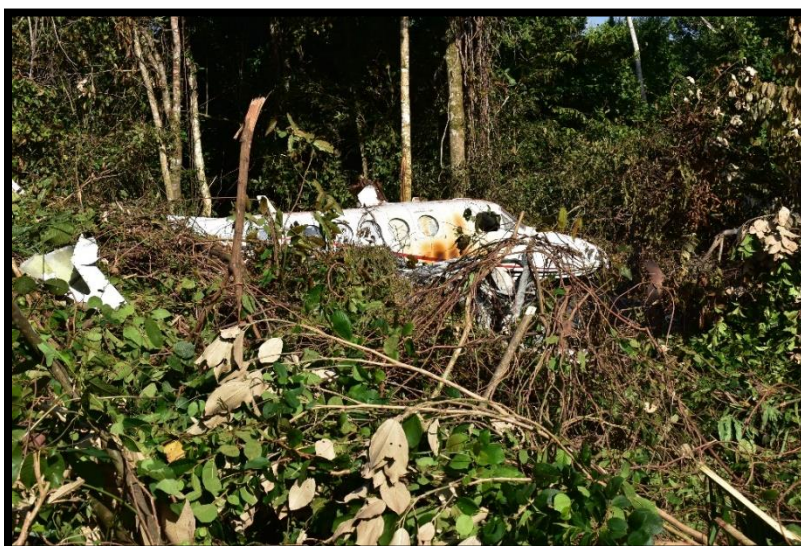
Fotografía No. 3



Fotografía No. 4



Fotografía No. 5



Fotografía No. 6



Fotografía No. 7



Fotografía No. 8



Fotografía No. 9



Fotografía No. 10



Fotografía No. 11



Fotografía No. 12



Fotografía No. 13



Fotografía No. 14

Vista de la grada de la intersección donde impactaron las ruedas.



Fotografía No. 15
Vista de las ruedas del tren de aterrizaje derecho.



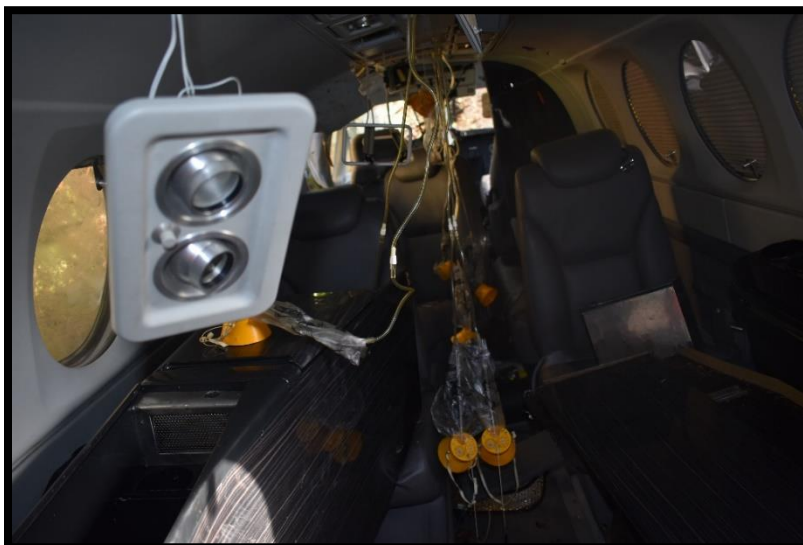
Fotografía No. 16



Fotografía No. 17
Vista del lugar donde impactaron las ruedas.



Fotografía No. 18



Fotografía No. 19
Vista de la cabina de pasajeros después del accidente.



Fotografía No. 20



Fotografía No. 21
Nótese el switch de Yaw Damp en posición ON.



Fotografía No. 22
Panel de control, piloto automático.

2.0 ANALISIS DE LAS GENERALIDADES:

Se han examinado y analizado los hechos y circunstancias pertinentes que fueron presentados en la parte de información factual, con el fin de identificar los factores contribuyentes del presente accidente.

2.1 OPERACIONES DE VUELO:

De acuerdo a lo investigado, la aeronave TG-MAM despegó del Aeropuerto Internacional "La Aurora" con intenciones de efectuar vuelo privado en el aeródromo del Aeroclub de Guatemala en Río Dulce, Izabal, con 2 pasajeros a bordo, la aeronave efectuaba un vuelo privado y condiciones de vuelo visual.

2.2 CALIFICACIONES DE LA TRIPULACION:

Piloto Comercial-Avión.

Habilitaciones:

Avión-monomotor terrestre

Avión-multimotor terrestre

Avión-multimotor terrestre 300 súper King Air.

Instrumentos.

2.3 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES:

De acuerdo a los procedimientos de la tripulación, se efectuó el aterrizaje y la aeronave desplazándose a la izquierda de su dirección de aterrizaje, denotando con esto rachas viento cruzado sobre la pista demasiado fuerte o la configuración errónea de control de guiñada en el pedestal de controles eléctricos de la aeronave.

Ver fotografía No. 21

2.4 CONDICIONES METEOROLOGICAS:

Las condiciones meteorológicas en el área del suceso se encontraban en condiciones favorables al vuelo visual (VFR) con vientos cruzados con una intensidad de 7.0 kilómetros (4kt). Datos obtenidos de la estación en puerto Barrios, Izabal.

2.5 CONTROL DE TRANSITO AEREO:

El aeródromo del suceso es un área no controlada.

2.6 COMUNICACIONES:

El centro de control más cercano es Puerto Barrios en frecuencia 118.4, se abandona frecuencia al tener el aeródromo a la vista, pasando a comunicación solo por medio de Unicom, privado Aeroclub Río Dulce.

2.7 AYUDAS PARA LA NAVEGACION:

No aplica, por ser vuelo visual. El aeródromo no cuenta con ayudas a la navegación, o dispositivos de indicación de dirección e intensidad de viento.

3.0 INFORMACION DE LA AERONAVE:

La serie 200 se comprobó tan popular que Beechcraft comenzó a trabajar en un sucesor, con la designación de Beechcraft de **modelo 300** y comercializando como "Super King Air 300". El fuselaje del B200 fue "limpiado" y se instalaron unos motores todavía más potentes (PT6A-60A, de 1,050 shp) en cubiertas rediseñadas (conocidas como "cubiertas Pitot" debidos a las reformadas entradas de aire), con el MTOW aumentado a 6,300 kg.

Un modelo 200 (c/no. BB-343) fue modificado para desarrollar los sistemas actualizados para ser usados en el nuevo modelo y fue volado en esta configuración el 6 de octubre de 1981. El primer vuelo del prototipo del modelo 300 se realizó el 3 de septiembre de 1983 y las entregas comenzaron el año siguiente. Debido a que por entonces no todos los países permitirían certificar un avión de este modelo con un MTOW superior a 5,700 kg, también se desarrolló el **modelo 300LW** al mismo tiempo, limitado al MTOW menor.

Se entregaron diecinueve ejemplares de una versión especial del modelo 300 a la FAA en 1987 y 1988. Los dos primeros eran conversiones del modelo 300 estándares, mientras que los restantes 17 fueron contruidos a propósito; desde que se entregaron la FAA ha usado la flota para comprobar la extensa red de ayudas a la navegación en los Estados Unidos. Se han usado King Air de las series 200 y 300 en tareas similares en otros países, incluyendo Australia, Alemania, Hong Kong (un B200C usado para calibración de radio ayudas fue el primer avión en aterrizar en el entonces nuevo Aeropuerto Chek Lap Kod en 1996), Noruega, Suecia y Taiwán.

3.1 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE:

El mantenimiento de la aeronave se encontraba a cargo de la OMA DGAC/G-005-2003, al momento del suceso en los registros de mantenimiento, la aeronave se encontraba al día con sus servicios adecuados al programa de mantenimiento, efectuados al fuselaje, motores y hélices por medio de fases denominadas I, II, III IV.

Los siguientes datos están tomados de acuerdo al horómetro de la aeronave el cual era de 7,040.8 de tiempo total de fuselaje y de los registros de mantenimiento efectuado.

Última inspección efectuada:	6,932.2 horas.
Horómetro al momento del accidente:	7,040.8 horas.
Tiempo disponible para vuelo:	- 8.6 horas.
Tiempo para su próxima inspección:	- 8.6 horas.

De acuerdo a los registros de mantenimiento la aeronave se excedió en 8.0 horas de vuelo desde su último mantenimiento de 100.0 horas de acuerdo al programa de mantenimiento del fabricante.

3.2 PERFORMANCE DE LA AERONAVE:

Rendimiento: (standard)

Peso máximo de despegue:	12,500 lbs.
Velocidad de crucero:	208 Kt. 181 mph.
Velocidad máxima operativa:	259 kt. 298 mph.
Alcance:	5:30 Hrs de vuelo.
Techo de vuelo:	35,000'.

3.3 PESO Y BALANCE:

Debido a la configuración de la aeronave, el número de almas que figuraba como pasajeros, no fue factor que influyera dentro del centro de gravedad para el vuelo.

3.4 SISTEMAS DE LA AERONAVE:

Durante el proceso de inspección en las comunicaciones con los centros de control, no se reportó falla en los sistemas de la aeronave, por lo que se descarta una mal función de sistemas.

4.0 REGISTRADORES DE VUELO:

Debido al tipo de aeronave, esta no utiliza registradores de vuelo de datos o de voz.

5.0 FACTORES HUMANOS:

La Organización de Aviación Civil Internacional -OACI- define los **factores humanos** de la siguiente manera: las personas en sus situaciones de vida y trabajo, a su relación con las máquinas, con los procedimientos y con los ambientes que les rodean. Se refieren también a sus relaciones con los demás.

El estado físico del piloto se encontraba en condiciones aceptables, no se evidencio algún elemento negativo para la buena disposición en el desempeño como piloto al mando, por lo que no se encontró factor humano negativo que fuera evidente o factor colaborador al momento del accidente.

5.1 FACTORES PSICOLOGICOS:

De acuerdo a la información recabada con personas de su círculo de trabajo, el piloto mostraba buenas relaciones interpersonales con su núcleo familiar y círculo social.

5.2 FACTORES FISIOLÓGICOS:

El piloto no tenía limitación física o comportamiento inadecuado a sus funciones como piloto al mando de la aeronave, desempeñando sus funciones laborales adecuadamente, esto de acuerdo a las entrevistas realizadas a personas cercanas a su círculo laboral.

6.0 SUPERVIVENCIA:

Los tripulantes sobrevivieron al impacto y no fue necesaria la hospitalización.

6.1 RESPUESTA DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS:

Los servicios de salvamento y extinción de incendios del servicio nacional no fueron alertados del suceso.

6.2 ANÁLISIS DE LESIONES Y VÍCTIMAS:

Los pasajeros no sufrieron lesiones graves, solo golpes que no ameritaron hospitalización.

6.3 ASPECTOS RELEVANTES DE SOBREVIVIENTES:

En la aeronave viajaban el piloto y dos pasajeros, los cuales no sufrieron lesiones al momento del suceso.

7.0 CONCLUSIONES:

La aeronave se encontraba certificada, equipada y mantenida de acuerdo a la reglamentación y procedimientos vigentes.

El peso y balance de la aeronave no se vio comprometido, ya que solo transportaba dos pasajeros y sin carga que pudiera ser factor colaborador.

1) Factor Contribuyente:

Viento cruzado, el piloto indica en su reporte percibir o sentir esta condición de vuelo en el primer aterrizaje practicado con ida al aire y al practicar un segundo aterrizaje donde se dio el suceso.

2) Factor Contribuyente:

Al efectuar la investigación de cabina, en el panel de piloto automático se encontró el Switch de Yaw Damp en posición ON, de acuerdo con la lista de chequeo Normal Landing este switch tiene que estar OFF (apagado), para no interferir en el accionar de los pedales de control direccional durante la fase de aterrizaje.

Ver fotografías 21 y 22.

Ver anexo "F": Hoja de Check List, Normal Landing.

8.0 CAUSAS PROBABLES:

Pérdida de control de la aeronave provocada por vientos con rachas muy fuertes cruzadas en superficie, pérdida de la conciencia situacional por no tomar medidas de seguridad que ameritan tal situación. (vientos cruzados).

9.0 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL:

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

9.1 RSO 01-A-19-2021

A los pilotos que siempre utilicen la Lista de Chequeo para efectuar un aterrizaje seguro, siguiendo paso por paso lo indicado.

9.2 RSO 02-A-19-2021

Es recomendable que los chequeadores de pilotos en Aviación General en el bianual concienticen y enfatizan a todos los pilotos a que utilicen las listas de chequeo en todas las fases de vuelo.

10. ANEXOS.

LISTA DE ANEXOS

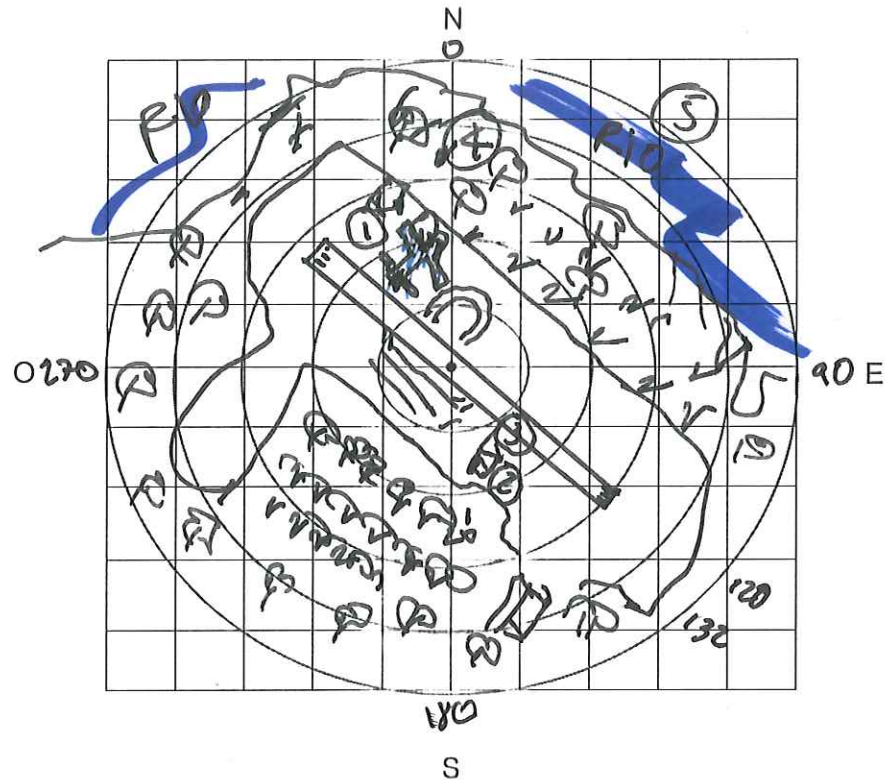
- | | |
|------------|--|
| "A" | Mapa Físico y Fotografías Satelitales. |
| "B" | Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado de Matrícula. |
| "C" | Certificaciones de Mantenimiento del Fuselaje, Motores y Hélices. |
| "D" | Hoja de Datos del Certificado Tipo de la aeronave. |
| "E" | Reporte de Meteorología. |
| "F" | Hoja de Check List, Normal Landing. |

ANEXO “A”

**Mapa Físico y
Fotografías Satelitales.**

MAPA FISICO DEL AREA DEL ACCIDENTE

Matricula: TG-MAM
Fecha: 30-12-2021
Lugar: Pista Aeroclub
Rio Dulce, Mun. de Livingston - Izabal



Escala: 10

Identificación de las partes

1. AERONAVE
2. Hangar
3. perdida de la pista 139.
4. Arboleda
5. Rio Dulce

tulo

ción para tu mapa.



Aldea Las Brisas

Casa Guatemala

PUEBLO DE LOS N

Iglesia Católica De Camelias

RUTA 1

Linda Vista Hotel & Restaurante

Camelias

1 km

ción para tu mapa.

**CO
FI**

FINCA EL HIGUERITO

Cayo Piedra

Ping Pong Games

TG-WAM

Linda Vista Hotel & Restaurant

Camelias

Iglesia Católica De Rio Frio

Iglesia Católica De Lote 6

Parque Nacional Rio Dulce

San Felipe de Lara

Debut

12

புது



2011

tulo

ción para tu mapa.



TC-MAM

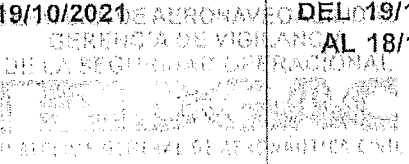
th

ANEXO “B”

**Certificado de
Aeronavegabilidad,
Certificado de Matrícula.**



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
Certificado de Aeronavegabilidad Estándar
Standard Airworthiness Certificate

1. Nacionalidad y Matricula <i>Nationality and registration marks</i> TG-MAM	2. Fabricante y modelo <i>Manufacturer and model</i> BEECH CRAFT 300 LW KING AIR	3. No. de serie de la aeronave <i>Aircraft serial number</i> FA114
4. Categoría y operación <i>Category and operation</i> NORMAL / PRIVADA	5. No. Categoría de Tipo <i>Type certificate No.</i> A24CE	
6. Este certificado de Aeronavegabilidad se otorga de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944, la Ley de Aviación Civil bajo Decreto Legislativo 93-2000 de fecha 18 de diciembre 2000 y el RAC 21, para la aeronave antes mencionada, que se considerará que reúne condiciones de Aeronavegabilidad mientras se mantenga, inspeccione y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes. Este Certificado debe permanecer a bordo de la aeronave. <i>This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, the Guatemalan Civil Aviation Law, Decree 93-2000 dated December 2000 and the RAC 21, in respect to the above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained, inspected and operated in accordance with the pertinent operating limitations. This certificate must remain onboard the aircraft.</i>		
7. Fecha de otorgamiento <i>Date of Issue</i> 19/10/2021	8. Fecha de Vigencia <i>Expiration of Validity</i> DEL 19/10/2021 AL 18/10/2022	9. Vo.Bo. Conforme a documentación presentada y forma DGAC FS-215. <i>Gerencia de Estándares de Vuelo DGAC</i> <i>Vo. Bo. According to documentation submitted and DGAC Form FS-215.</i> <i>DGAC Flight Standards Management</i>  BYRON RUEDA SANTOS <i>Nombre y Firma:</i>
		 <i>Vo. Bo. Dirección General de Aeronáutica Civil</i>
10. No. De Registro DGAC (<i>Dgac file number</i>) DGAC FS-640 (Rev. No.005.Mayo 2012)	FOLIO 115 LRYCAP	11. Clave de Aeronavegabilidad 272627-21-10 / 350

Entregado por: Damanis

ENTREGADO A:

Nombre: Sivan Bernal

Fecha: 21/10/21 Hora: 10:59 hrs

Folios recibidos: 01

Firma: [Signature]

REPÚBLICA DE GUATEMALA
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL
www.dgacguato.com



Nº 03114

CERTIFICADO DE MATRÍCULA / REGISTRATION CERTIFICATE

1. Origen de nacionalidad o marca común y marca de matrícula (Nationality or common mark and registration mark) TG-MAM	2. Fabricante y designación de la aeronave (fecha por el fabricante) (Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft) Beech Aircraft Co.	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial Number) FA114	5. Modelo (Model) 300 LW
		4. Categoría: (Category) NORMAL	6. Año de Fabricación (Year of Production) 1987

7. Nombre del propietario (Owner's Name)

EMPRESAS GINRO, SOCIEDAD ANÓNIMA

8. Domicilio del propietario (Owner's Address)

9 Avenida 14-78 Zona 10, Guatemala, Guatemala

9. Nombre del operador (Operator's Name)

10. Domicilio del operador (Operator's Address)

11. Base de operación (Operation's Base)

Aeropuerto Internacional La Aurora

Yo, el presente, certifico que la aeronave arriba descrita ha sido debidamente inscrita en el **FOLIO 000115 LRYCAP** (It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the folio 000115 LRYCAP in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated December 7, 1944, the Civil Aviation Act and ICAO-45 Regulation on Registration and Identification of Aircraft, Section 46.34 Certificate of Registration). This Certificate is issued only for purposes of Registration of the aircraft and does not represent a title deed.

LA ALTERACIÓN DE LOS DATOS CONSIGNADOS, SERÁ PENADO POR LA LEY ARTÍCULO 321 DEL CÓDIGO PENAL.
(THE ALTERATION OF INFORMATION PROVIDED, SHALL BE PUNISHABLE BY LAW ARTICLE 321 OF THE PENAL CODE)

(Firma/Signature):

Francis Arturo Argueta Aguirre
Director General
DGAC
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
Director General / General Director

Fecha de Expedición (Issue Date)

19 de septiembre de 2019

Observaciones / Comments:

Colores: BLANCO, NEGRO Y ROJO.

Uso: PRIVADO

Realizado por G.G.

ESTE DOCUMENTO, PRESENTE CERTIFICADO DE MATRÍCULA, NO REPRESENTA NINGÚN TÍTULO DE PROPIEDAD, NI VALIDEZ, NI NO CONVALIDA HECHOS O ACTOS NILOS O INEXISTENTES.
THIS INFORMATION CERTIFICATE, DOES NOT REPRESENT THE PROPERTY, VALIDITY, AND DOES NOT VALIDATE OR MAKE VOID OF EXISTENCE, ACTS

ANEXO “C”

**Certificaciones de
Mantenimiento del
Fuselaje, Motores y Hélices.**

Date _____
TSN _____

Propeller _____
A/C _____

Description of all operations pertaining to Airworthiness Directives,
Service Documents, Overhaul, Major and Minor Repairs



Aeromotores y Transportes, S.A.

Aeromotores y Transportes, S.A.
Avenida Hincapié y 18 Calle Hanger L-24, zona 13,
Interior Aeropuerto La Aurora, Guatemala - Centroamérica
www.aeromotores.com PSX 2444-2444
OMA DGAC No. G-005

REG#	TG-MAM	MFG	HARTZELL	MODEL	HC-BAMP-3B	S/N	FWA-3138
DATE	31/05/2021	AC TT	6932.2	HOBBS	1386.7	TOT LAND	7002
	PROP TT	6932.2	TSMOH	385.8			

RH PROPELLER LOG ENTRY

Phases #III & #IV

1. Complied with Phase III & IV inspections in accordance with Beechcraft King Air 300 Maintenance Manuals 101-590097-9, Revision - A38, Revision Date - Nov 2016
2. Prepared, dressed blades and repainted.
3. Completed post maintenance ground up.

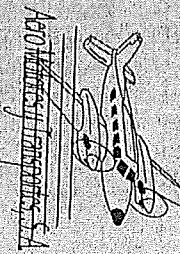
I certify this Propeller was inspected in accordance with the instructions and procedures for a program as specified in RAC/DGAC and is determined to be in serviceable condition. ADs checked through issue 2021-05. Pertinent details are on file at this repair station under the noted work number 01426

Authorized signature _____

ELC DGAC# 405

Aeromotores y Transportes, S.A.
G-005
DGAC

P/N



Aeromotores y Transportes, S.A.
Avenida Hincapié y 18 Calle Hanger L-24, zona 13,
Interior Aeropuerto La Aurora, Guatemala, Centroamérica
www.aeromotores.com PBX 2444-2444
OMA DGAC No. G-005

LH PROPELLER LOG ENTRY

REG#	TG-MAM	MFG	HARTZELL	MODEL	HC-B4MP-3B	S/N	FMA-3134
DATE	31/03/2021	AC TT	6932.2	HOBS	1386.7	TOT LAND	7002
	PROP TT	6932.2	TSMCH	385.8			

Phases III & IV:

1. Complied with Phase III & IV inspections in accordance with Beechcraft King Air-300 Maintenance Manuals 101-590097-9, Revision - A36, Revision Date - Nov 2016. P/N
 2. Prepared, dressed blades and repainted;
 3. Completed post-maintenance ground up
- I certify this Propeller was inspected in accordance with the instructions and procedures for a program as specified in RAC/DGAC and I certify that the propeller is in satisfactory condition. ADs checked through issue 2021-03-01 and are in satisfactory condition. Pertinent details are on file at this repair station under the following number: 011425
- Authorized signature  **DGAC**
- LIC DGAC# 

L. H.

DallasAirmotive

MODEL:

...PBA Asylum

DATE	ACCUMULATIVE TOTALS				DESCRIPTION OF WORK PERFORMED			
	HOURS		CYCLES					
	SINCE NEW	SINCE O/H	SINCE NEW	SINCE O/H				
	 Aeromotores y Transportes, S. A. Avenida Hincapié y 18 Calle Hangar L-24, zona 13, Interior Aeropuerto La Aurora, Guatemala, Centroamérica www.aeromotores.com PBX 2444-2444 OMA DGAC No. G-005							
	LH ENGINE LOG ENTRY							
	REG#	TQ-MAM	MFG	PRATT & WHITNEY	MODEL	PT6A-60A	S/N	PCE-45238
	DATE	31/05/2021	AC TT	8932.2	HOBBS	1388.7	TOTLAND	7002
			ENG TT	8854.8	TSMOH	3879.0	TCSN	8855
			TSHSI	333.7	CSHSI	333.7	ENG CSO	3879
	Phase #III & #IV 1. Complied with Phase III & IV Inspections in accordance with Beechcraft King Air 300 Maintenance Manuals Revision - A38, Revision Date - Nov 2016. 2. Complied with 200 hrs lubrication items: ATA 12-20-00. 3. Inspected 1st stage compressor blades for FOD. 4. Removed, inspected, cleaned and reinstalled chip detector. 5. Installed PTE-100 hrs inspection kit. 6. Performed compressor and CT wheel descaling wash. 7. Obtained oil sample for analysis. Attached results. 8. Complied with 60 Months #1 Flammable Kid hose replacement. 9. Run up leak check and operational check satisfactory. I certify this Engine was inspected in accordance with the instructions and procedures for a program as specified in RAC/DGAC and is determined to be in a worthy conditions. ADs checked through Issue 2021-05. Pertinent details are on file at this repair station under the noted work number G-1426.							PN 101-580007-0 Aeromotores y Transportes S.A. G-005 DGAC
	Authorized signature:  Carlos Castañeda LIC DGAC# 405							

MAINTENANCE/INSPECTION ENTRIES

Aircraft Model _____ Serial Number _____

Reg # _____ Owner's Name _____

DATE			TIME	ENTRIES MAY BE ON MULTIPLE LINES IF REQUIRED	INSPECTOR'S SIGNATURE	LICENSE NUMBER
Y	M	D	HOURS			



Aeromotores y Transportes, S.A.

Aeromotores y Transportes, S. A.

Avenida Hincapié y 18 Calle Hangar L-24, zona 13,
Interior Aeropuerto La Aurora, Guatemala, Centroamérica
www.aeromotores.com PBX 2444-2444
OMA DGAC No. G-005

AIRFRAME LOG ENTRY

REG#	TG-MAM	MFG	BEECHCRAFT	MODEL	300	S/N	FA-114
DATE	01/22/2021	AC TT	8806.3	HOBB8	1260.8	TOT LAND	6870

On this date the following works were carried out in accordance with Beechcraft King Air 300 Maintenance Manual P/N 101-590097-9; Revision - A38; Revision Date - Nov 2016.

- 1 Replaced Left main tire in new Condition P/N: 19.5X6.75-8 10 Ply S/N: 01470368
- 2 Replaced Left main tire in new Condition P/N: 19.5X6.75-8 10 Ply S/N: 02680091
- 3 Replaced right main tire in new Condition P/N: 19.5X6.75-8 10 Ply S/N: 01810142
- 4 Replaced right main tire in new Condition P/N: 19.5X6.75-8 10 Ply S/N: 02680106
- 5 Installed Controller Assy, Vent Blower P/N: 101-384177-9 S/N: 1535B
- 6 Installed Electronic Control in New condition P/N: F7-51-5 S/N: 5BP83
- 7 Installed Valve Assy, Air P/N: 101-381011-9 S/N: 1289B
- 8 Installed Valve, Control in OVH condition P/N: 1H8B-2 S/N: 4AN95M

I certify this Aircraft was inspected in accordance with the inspection and procedures for a program as specified in FAC/DGAC and is determined to be in airworthy condition. Pertinent details are on file at this repair station under the noted work number 014209.

Authorized signature _____

LIC DGAC No. 65

Carlos Castañeda



Aeromotores y Transportes, S.A.

Aeromotores y Transportes, S. A.

Avenida Hincapié y 18 Calle Hangar L-24, zona 13,
Interior Aeropuerto La Aurora, Guatemala, Centroamérica
www.aeromotores.com PBX 2444-2444
OMA DGAC No. G-005

AIRFRAME LOG ENTRY

REG#	TG-MAM	MFG	BEECHCRAFT	MODEL	300	S/N	FA-114
DATE	31/05/2021	AC TT	6932.2	HOBB8	1386.7	TOT LAND	7002

Phases III & IV

- 1 Complied with Phase III & IV Inspections in accordance with Beechcraft King Air 300 Maintenance Manual P/N 101-590097-9; Revision - A38; Revision Date - Nov 2016.
- 2 Complied with 200Hrs Wing bolt torque check.
- 3 Complied with 400Hrs #1 Engine oil change.
- 4 Complied with 400Hrs #2 Engine oil change.
- 5 Complied with 400Hrs #1 Engine fuel nozzle clean and flow check.
- 6 Complied with 400Hrs #2 Engine fuel nozzle clean and flow check.
- 7 Complied with 400Hrs aileron and elevator trim tab actuator lube.
- 8 Complied with 400Hrs Rudder pedal and bell crank linkage (MIL-L-7870).
- 9 Complied with 400Hrs Trim tab control tubes lube.
- 10 Complied with 400Hrs Aileron quadrant ball crank push rod tubes lube.
- 11 Complied with 800Hrs Cabin door latching mechanism lube.
- 12 Complied with 800Hrs Control column linkage lubrication.
- 13 Complied with 800Hrs Elevator hinge bearings lube (MIL-G-61322).
- 14 Complied with 1000Hrs #1 Oil filter replacement.

ENGINE SERVICE RECORD

ENGINE SERIAL NO.:

MODEL:

ΠΡΑ ΔΥΣΙ ΚΟΥ

ACCUMULATIVE TOTALS

DESCRIPTION OF WORK PERFORMED

DATE _____

HOURS

SINCE O/H

CYCLES

QING

**SINCE
NEW**

SINCE U/A



Aero Hobbies y Transportes, S.A.

Aeromotores y Transportes, S. A.
Avenida Hiccapó y 18 Calle Hantjar L-24, zona 13
Interior Aeropuerto La Aurora, Guatemala, Centroamérica
www.aeromotores.com PBX 2444-2444
OMA DGAC No. G-005

RH ENGINE LOG ENTRY

REQ#		TO-MAN	MFG	PRATT & WHITNEY	MODEL	PTBA-60A	BN	PCB#6237
DATE	21/01/2021	ACT IT		8B08.3	H0RB5	1280.8	TOTLAND	6676
		ENG IT		8B08.3	TSMOH	5829.5	TCSN	8006
				207.8	C9H81	207.8	ENG 080	5610

ENG JT	BBU0	CSH	207.0	ENG US
THSI	207.8			

On this date the following works were carried out in accordance with Beechcraft King Air 300 Maintenance Manuals P/N 101-590077-9; Revision: A30.
 Revision Date - Nov 2016 & More Instructions for Continued Airworthiness.

- Complied with 55 hrs Chip Detector Continuity Check
Complied with 156 hrs Oil & Oil Filter Analysis
Complied with 156 hrs Compressor Wash
Complied with 165 hrs General Condition Check
Complied with 155 hrs P3 Filter Clean Inspection
Complied with 155 hrs Power Plant Adjustment Test
Complied with 305 hrs Fuel Pump Filters Replacement
Complied with 305 hrs Fuel Nozzle Inspection

Complied with 305 fire Fuel Nozzle Inspection
I certify this Engine was inspected in accordance with the instruction and procedures
for a program as specified in RAC/OGAC and is determined to be airworthy
Pertinent details are on file at this repair station under the noted work number O1209
Authorized signature: Carlos Castañeda

11/10/68

Carlos Castañeda



Aero Motores y Transportes, S.A.

Aeromotores y Transportes, S. A.
Avenida Hincapié y 18, Calle Hangar L-24, zona 13,
Interior Aeropuerto La Aurora, Guatemala, Centroamérica
www.aeromotores.com PBX 2444-2444
OMA DGAC No. G-005

RH ENGINE LOG ENTRY

REQ#	TO-MAM	MFG	PRATT & WHITNEY	MODEL	PT6A-60A	SN	PCE-96237
DATE	31/05/2021	AC TT	6932.2	HOBBS	1305.7	TOTAL	7002
		ENG TT	6932.2	TSMO	3955.4	TCSN	6932
		TSHSI	333.7	CSHSI	333.7	ENG CSO	3955

Phases #III & #IV

1. Complied with Phase III & IV instructions in accordance with Beechcraft King Air 300 Maintenance Manuals
Revision - A38, Revision Date: Nov 2016.
2. Inspected with 200 hrs lubrication items, ATA 12-20-00.
3. Inspected 1st stage compressor blades for FOD.
4. Removed, inspected, cleaned and reinstalled chip detector.
5. Installed PTE-100 h/h Inspection kit.
6. Performed compressor and CT wheel deglazing wash.
7. Obtained oil sample for analysis; Attached results.
8. Complied with 60 Months #2 Flammable fluid hose replacement.
9. Run up leak check and operational check satisfactory.
- I certify this Engine was inspected in accordance with the instructions in the repair order for a program as specified in RAO/DGAC and is determined to be in airworthy condition; AOA checked through issue 2021-05.
Partinent details are on file at this repair station under the noted work number Q11426
- Autumn Galt
- Approved by: [Signature]
G-005
DGAC
- Approved by: [Signature]
1-590057-0

Authorized signature

~~WC BIRCH 1A5~~

Circle Castaneda

ANEXO “D”

**Hoja de Datos del
Certificado Tipo de la
aeronave.**

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

A24CE	
Revision 125	
Textron Aviation Inc	
200	A100-1 (U-21J)
200C	A200 (C-12A)
200CT	A200 (C-12C)
200T	A200C (UC-12B)
B200	A200CT (C-12D)
B200C	A200CT (FWC-12D)
B200CT	A200CT (C-12F)
B200T	A200CT (RC-12D)
300	A200CT (RC-12G)
300LW	A200CT (RC-12H)
B300	A200CT (RC-12K)
B300C	A200CT (RC-12P)
B300C (MC-12W)	A200CT (RC-12Q)
B300C (UC-12W)	B200C (C-12F)
1900	B200C (UC-12M)
1900C	B200C (C-12R)
1900C (C-12J)	B200C (UC-12F)
1900D	B200GT
	B200CGT
September 21, 2021	

TYPE CERTIFICATE DATA SHEET NO. A24CE

This data sheet which is part of Type Certificate No. A24CE prescribes conditions and limitations under which the product for which the type certificate was issued meets the airworthiness requirements of the Federal Aviation Regulations.

Type Certificate Holder: Textron Aviation Inc.
One Cessna Boulevard
Wichita, KS 67215

Type Certificate Holder Record: Beech Aircraft Corporation transferred to
Raytheon Aircraft Company on April 15, 1996

Raytheon Aircraft Company transferred to
Hawker Beechcraft Corporation on March 26, 2007

Hawker Beechcraft Corporation transferred to
Beechcraft Corporation on April 12, 2013

Beechcraft Corporation transferred to
Textron Aviation Inc. on October 12, 2016.

Data Pertinent to Models 1900, 1900C and 1900C (C-12J) (cont'd)

NOTE 8. Model 1900/1900C airplanes with serial numbers identified are eligible for export to the countries noted below and meet the airworthiness requirements of ICAO Annex 8 at the maximum takeoff weights noted when modified by the indicated Beech drawings or kits:

<u>Country</u>	<u>Maximum Takeoff</u>		<u>Beech Drawing or Kit</u>
	<u>Weight-Lbs.</u>	<u>Serial Eligibility</u>	
Germany	16,600	UB-1 & On	114-4020 or 118-005007
	16,600	UA-1 & On; UC-1 & On	118-005007
Zambia	16,600	UC-1 & On	118-005006
Canada	16,600	UA-1 & On; UB-1 & On	118-005008
		UC-1 & On	
France	16,600	UC-1 & ON	118-005009

When a Model 1900/1900C series airplane is not modified with a drawing or kit referenced above, or by Raytheon Aircraft modification drawing 118-005003, the airplane does not meet ICAO requirements for weights in excess of 5,700 kg and shall have the following statement entered on the airworthiness certificate: "This airplane at weights in excess of 5,700 kg does not meet the airworthiness requirements of ICAO, prescribed by Annex 8 of the Convention of International Civil Aviation."

When the above referenced modifications have been completed to meet ICAO requirements, the airworthiness certificate should be re-issued removing the above referenced statement. Likewise, when the above modifications have been removed from the airplane, the standard airworthiness certificate shall be reissued including the above referenced statement.

NOTE 9. SFAR 41C, Paragraph 1, includes Instrument Arrangement and Visibility requirements of Appendix A of FAR Part 135. These requirements apply to both Pilot and Copilot stations. No deletions or relocation of required instruments is authorized at either pilot station. (Refer to POH Limitations for a listing of required Navigation Instruments.) Replacement of instruments with approved substitutes is authorized.

NOTE 10. Model 1900C, Serial Numbers UC-18 and UC-21, is certified in the restricted category only for the purpose of maritime patrol, at 17,600 pounds gross weight, provided the pertinent limitations, as specified by POH and AFMS, P/N 114-590021-103, are followed and the aircraft is marked to comply with FAR Part 45. FAR 23.1 and FAR 23.473(d) are inappropriate.

NOTE 11. Model 1900C, Serial Numbers UC-51 and UC-52, are certified in the restricted category only for the purpose of aerial surveying, at 17,600 pounds gross weight, provided the pertinent limitations as specified by POH and AFMS, P/N 114-590021-133, are followed, maximum allowable airspeed indicator 114-380012-7 is installed on pilot's and copilot's sides, and the aircraft is marked to comply with FAR Part 45. FAR 23.1 and FAR 23.473(d) are inappropriate.

NOTE 12. Model 1900C, Serial Numbers UC-1 through UC-174, are certified in the normal category at 17,600 pounds maximum takeoff weight provided the pertinent limitations, as specified by POH and AFMS, P/N 114-590021-161, are followed and Kit 114-0002-1 is installed, or provided the pertinent limitations, as specified by POH and AFMS, P/N 114-590021-175, are followed and Kit 114-0002-3 is installed.

VIII. Model 300, Super King Air (Normal Category), Approved January 24, 1984**Model 300LW, Super King Air (Normal Category), Approved September 30, 1988 (See NOTES 12 and 14)**

For Notes, refer to Data Pertinent to Model 300/300LW

Engine	Two Pratt & Whitney of Canada, Ltd. PT6A-60A (turboprop) per Beech Specification BS 23433B.
Fuel	JP-4, JP-5 (MIL-T-5624); JP-8 (MIL-T-83133); JET A, JET A-1, and JET B conforming to P&WC S.B. 13044 or ASTM SPEC. D1655. See NOTE 6 for emergency fuels.
Oil (Engine & Gearbox)	P&WC PT6 Engine Service Bulletin No. 13001 lists approved brand oils.

VIII. Model 300, Model 300LW[®] (cont'd)

Engine Limits

	Shaft Horsepower	Torque Ft-Lbs.	N1 Gas Generator Speed	Prop Shaft Speed	Max. Permissible Turbine Interstage Temp. (Dec. C)
Takeoff (5 min.)	1050	*100%	104%	1700	820
Max. continuous	1050	**100%	104%	1700	820
Starting transient (5 sec.)					1000
Max. reverse (1 min.)	900			1650	760

*100% torque - 3,200 ft/lbs.

**See NOTE 4

At low altitude and low ambient temperature the engines may produce more power at takeoff than that for which the airplane has been certificated. Under these conditions the placarded torquemeter limitations shall not be exceeded. The POH provides minimum torque settings for takeoff. It must be possible to achieve these settings without exceeding ITT or N₁ limits.

Oil temperatures: Minus 40°C. minimum starting
Minus 40°C. to 110°C. low idle
0°C. to 110°C. max. continuous

Propeller and
Propeller Limits

Two Hartzell HC-B4MP-3B with Hartzell M10476K, M10476NK or M10476NSK blades

Diameter: 105.0 in. (maximum); Minimum allowable for repair: 104 in.

No further reduction permitted

Pitch settings at

Flight idle stop See NOTE 5

Reverse -14° ± 0.2°

Feathered +79.5° ± 0.3°

Avoid continuous operation on ground below 1050 rpm

Airspeed Limits
(CAS)

Max. operating speed 298 m.p.h. (259 knots) up to 20,200 ft.

Max. operating Mach No. 0.58

Maneuvering speed 208 m.p.h. (181 knots)

Maximum flap extension speed

Approach position 14° 230 m.p.h. (200 knots)

100% position 35° 181 m.p.h. (157 knots)

Landing gear extended 208 m.p.h. (181 knots)

Landing gear operating

Extension 208 m.p.h. (181 knots)

Retraction 188 m.p.h. (163 knots)

C.G. Range (Landing
Gear Extended)

(+178.75) to (+192.1) at 12,500 lb. (Model 300LW)

(+182.5) to (+192.1) at 14,000 lb. (Model 300)

(+177.0) to (+192.1) at 11,800 lbs.

Straight line variation between points given.

Moment change due to retracting landing gear - 5815 in.-lb.

Empty Wt. C.G. Range

None

Maximum Weight

	<u>Model 300</u>	<u>Model 300LW</u> [®]
Ramp	14,100 lb.	12,600 lb.
Takeoff	14,000 lb.	12,500 lb.
Landing	14,000 lb.	12,500 lb.
Zero fuel	11,500 lb.*	11,500 lb.*

5,815 lbs.

VIII. Model 300, Model 300LW (cont'd)

No. of Seats and Cabin Loading Maximum 15 (including crew at +129). (See NOTES 8 & 13 for Model 300LW.)
See loading instructions in POH for approved seating and cargo configurations.

Maximum Baggage 550 lbs. (+325)

Fuel Capacity	Tank	Cap. Gal.	Usable Gal.	Arm
	Main LH	193.0	190.0	185.1
	Main RH	193.0	190.0	185.1
	Auxiliary LH	80.0	79.5	204.7
	Auxiliary RH	80.0	79.5	204.7

See NOTE 1(a) for data on unusable fuel.

168.
→ 1293A

11.26
1.00
5.30

Oil Capacity 28 qt. total (includes 12 qt usable in two integral engine tanks)
See NOTE 1(b) for data on unusable oil.

Maximum Operating Altitude 35,000 ft.

Control Surface Movements	Wing flap	Maximum	35°
	Aileron tabs	Up	15°
	Aileron	Up	25°
	Elevator tabs	Up	3° 30'
	Elevator	Up	20°
	Rudder tab	Right	15°
	Rudder	Right	25°

Serial Nos. Eligible 300: FA-1 thru FA-125, FA-127, FA-128, FA-130 thru FA-230
300: FF-1 thru FF-19
300LW: FA-1 & On
(FA-126 and FA-129 converted to FF-1 and FF-2 respectively)

Data Pertinent to Model 300 and 300LW

Datum Located 190.0 in. forward of the wing main (forward) spar centerline.

Leveling Means Two external screws on left side of fuselage forward of entrance door.

Certification Basis SFAR 41C, effective September 13, 1982, (See NOTE 7 or 11 (300 only));
FAR Part 23, effective February 1, 1965, through Amendment 23-9;
Amendment 23-11; Amendment 23-14, 23.143(a), 23.145(d), 23.153,
23.161(c)(3), 23.173(a), 23.175, 23.427, 23.441, 23.445; Amendment 23-15,
23.951(c) and FAR 23.997(d); Amendment 23-23, 23.1545(a); Amendment 23-26,
23.967, 23.1305(n), 23.1529; Special Conditions No. 23-47-CE-5, including
Amendments 1, 2, 3, dated November 15, 1982, and 4 dated October 17, 1986;
FAR Part 25, 25.929, effective February 1, 1965, Amendment 25-23, 25.1419;
Amendment 25-41, 25.831(d); FAR Part 36, through Amendment 36-10, and SFAR 27,
through Amendment 27-4. Compliance with ice protection has been demonstrated in
accordance with FAR 25.1419 when ice protection equipment is installed in accordance
with the Equipment List.

Production Basis Production Certificate No. 8. A production certificate was issued and the manufacturer is
authorized to issue airworthiness certificates under the delegation option authorization
provisions of 14 CFR Part 21.

Data Pertinent to Model 300 and 300LW (cont'd)**Equipment**

The basic required equipment as prescribed in the applicable airworthiness regulations (see Certification Basis) must be installed in the aircraft for certification.

In addition, the following items of equipment are required:

1. Pre-stall warning system to include: stall warning lift computer, P/N 101-380005-23 and stall warning lift transducer, P/N 101-380005-9.
2. Maximum allowable airspeed indicator
 - (a) 101-380068-5 Pilot's and Copilot's sides (Model 300)
 - or (b) 101-380068-9 Pilot's and Copilot's sides (Model 300LW)
 - or (c) 101-380068-7 Pilot's and Copilot's sides (Model 300-ICAO Operation - Ref. NOTE 7)
3. POH P/N 101-590097-3 (Model 300 only)
 - (a) Refer to Limitations Section for Special Equipment Requirements for Minimum Crew of One Pilot.
- or 4. POH P/N 101-590097-59 for Model 300 only for ICAO Operation.
 - (a) Refer to Limitations Section for Special Equipment Requirements for Minimum Crew of One Pilot.
- or 5. POH P/N 101-590097-107 (Model 300LW only)
 - (a) Refer to Limitations Section for Special Equipment Requirement for minimum crew of one pilot.

- NOTE 1. Current weight and balance data, loading information and a list of equipment included in empty weight must be provided for each airplane at the time of original certification.
- (a) Basic empty weight includes unusable fuel of 52 lb. at (+168 in.) with 10 lb. being undrainable.
 - (b) Basic empty weight includes engine oil of 57 lb. at (+118 in.) with 33.7 lbs. being unusable.
- NOTE 2. All placards required in the AFM must be installed in the appropriate location.
- NOTE 3. Mandatory retirement times for all structural components are contained in the ALM P/N 101-590097-161 for Model 300 and 300LW (FA-2 and after). These Limitations may not be changed without FAA Engineering approval.
- NOTE 4. The maximum propeller shaft overspeed limit is 110% (1870 r.p.m.) of all ratings. 100% propeller shaft speed is defined as 1700 r.p.m. and is the normal steady state operating limit. Gas generator speeds up to 104% are for unlimited periods subject to applicable temperature and other limits. 100% gas generator speed is defined as 37,500 r.p.m.
- NOTE 5. Flight idle propeller low pitch stop is set so that at 1500 r.p.m. the engine torque is 42% for sea level, standard day conditions. Ground idle low pitch stop is set so that at 62 to 64% N_1 prop r.p.m. is not less than 1050 r.p.m.
- NOTE 6. Emergency use of aviation gasoline:
Use of Grades 80, 100, or 100LL aviation gasoline per ASTM D910, or Grades 80/87, 91/96, 100/130, or 115/145 aviation gasoline per MIL-G-5572 is permitted for a total time period not to exceed 150 hours time between engine overhauls. It is not necessary to purge the unused fuel from the system when switching fuel types.

Data Pertinent to Model 300 and 300LW (cont'd)

NOTE 7. The Model 300 (FA-2 & On) is eligible for export to the countries noted below and meets the airworthiness requirements of ICAO Annex 8 at the maximum takeoff weights noted when modified to the following Beech drawings:

<u>Country</u>	<u>Maximum Takeoff Weight-Lbs.</u>	<u>Beech Drawing or Kit</u>
United Kingdom	14,000	101-005064-1
United Kingdom	12,500	101-005064-3
Canada	14,000	101-005080-1
Germany	14,000	101-005079-1
Italy	12,500	101-5093-3
South Africa	14,000	101-005067-1
Brazil	14,000	101-5114-1
Australia	12,500	101-5093-9
Germany	12,500	101-005079-3

When a Model 300 (FA-2 and after) airplane is not modified with a drawing or kit referenced above, or by Raytheon Aircraft kit drawing 101-5084, the airplane does not meet ICAO requirements for weights in excess of 5,700 kg and shall have the following statement entered on the airworthiness certificate: "This airplane at weights in excess of 5,700 kg does not meet the airworthiness requirements of ICAO, as prescribed by Annex 8 of the Convention of International Civil Aviation."

When the above referenced modifications have been completed to meet the ICAO requirements, the airworthiness certificate should be re-issued removing the above referenced statement. Likewise, when the above modifications have been removed from the airplane, the standard airworthiness certificate shall be reissued including the above referenced statement.

- NOTE 8. Model 300 and 300LW meet FAR 135 criteria in effect September 26, 1978, when configured at the factory in accordance with Beech Drawing 101-000011 (FA serials) or 101-000014 (FF serials). Maximum seating capacity for Model 300LW for FAR 135 operation is nine (excluding crew).
- NOTE 9. SFAR 41C, Paragraph 1, includes Instrument Arrangement and Visibility requirements of Appendix A of FAR Part 135. These requirements apply to both Pilot and Copilot stations. No deletion or relocation of required instruments is authorized at either pilot station. (Refer to POH Limitations for a listing of required Navigation Instruments.) Replacement of instruments with approved substitutes is authorized.
- NOTE 10. Two pilot requirement established by pedestal equipment location. FF serials are defined by Drawing 101-000014, plus POH Supplements 101-590097-93 and 101-590097-103. Upon incorporation of Beech Kit 101-5111-19, FF-1 & On are approved for Category II Operation and POH Supplement 101-590097-127 replaces 101-590097-93.
- NOTE 11. For FF serials, unless Beech Kit 101-5084-3 has been incorporated, the following must be entered on the Airworthiness Certificate: "This airplane at weights in excess of 5,700 KG does not meet the Airworthiness Requirements of ICAO, as prescribed by Annex 8 of the convention of International Civil Aviation."
- NOTE 12. Beech Drawing 101-5093-7 describes changes to the Model 300 for conversion to Model 300LW configuration.
- NOTE 13. For Model 300LW airplanes placed on the Australian Register, the maximum occupancy is limited to 11 places unless equipped with a cockpit voice recorder system approved by the Civil Aviation Authority.
- NOTE 14. For any Model 300, manufactured and awarded an FAA Standard Airworthiness Certificate before October 17, 1991, and subsequently converted to a Model 300LW, there is no time limitation for re-conversion to a Model 300.

ANEXO “E”

Reporte de Meteorología.

Oficio 001-PRONÓSTICOS-2022-egp

Guatemala, 04 de enero de 2022.

Víctor Haroldo Celada Muñoz
Unidad Investigación de Accidentes
Dirección General de Aeronáutica Civil
Presente

Señor Celada:

Por este medio me permito saludarlo, al mismo tiempo doy respuesta a su oficio de fecha 03 de enero del año 2022, **UIA-001-2022**, donde solicita el estado del tiempo en el área de Río Dulce, Izabal del día jueves 30 de diciembre de 2021 de 16:00 a 17:30 horas (hora local). Al respecto me permito informar, tomando en cuenta las observaciones realizadas por el personal de la estación más cercana al área de interés, la estación de Observación de Puerto Barrios, Izabal.

Jueves 30 de diciembre de 2021

16:00 horas.

MGPB 302200Z 02008KT 9999 BKN018 29/25 Q1010 A2983

Viento con dirección noreste con velocidad de 15 km/h, visibilidad horizontal ilimitada, nublados parciales a mil ochocientos pies, temperatura ambiente de 29 °C, punto de rocío de 25 °C, valor de la presión en milibares 1010 y pulgadas de mercurio 29.83.

17:00 horas.

MGPB 302300Z 03004KT 9999 SCT018 28/24 Q1010 A2983

Viento con dirección noreste con velocidad de 07 km/h, visibilidad horizontal ilimitada, nubosidad dispersa a mil ochocientos pies, temperatura ambiente de 28 °C, punto de rocío de 24 °C, valor de la presión en milibares 1010 y pulgadas de mercurio 29.83.

18:00 horas.

MGPB 310000Z 00000KT 9999 FEW018 27/23 Q1011 A2985 FEW090

Viento en calma, visibilidad horizontal ilimitada, pocas nubes a mil ochocientos pies, temperatura ambiente de 27 °C, punto de rocío de 23 °C, valor de la presión en milibares 1011 y pulgadas de mercurio 29.85, pocas nubes a nueve mil pies.

Sin más que agregar y en espera de que la información le sea de utilidad.
Atentamente.


MET. CESAR A. GEORGE ROLDAN
Encargado de Meteorología
TEL 22606303



ANEXO “F”

**Hoja de Check List,
Normal Landing.**

NORMAL LANDING

1. Flaps.....DOWN
 2. AirspeedV_{REF}
 3. Yaw Damp.....OFF
 4. Power Levers.....IDLE
 5. Prop Levers.....FULL FORWARD
- After Touchdown:*
6. Power Levers.....LIFT AND SELECT GROUND FINE
 7. Brakes.....AS REQUIRED

STEEP APPROACH LANDING

Prior to the Final Approach Fix, or no later than 3 nm from the runway during a visual approach:

1. TAWS.....ACTIVATE STEEP APPROACH SWITCH
 2. Prop Levers.....FULL FORWARD
 3. Flaps.....FULL DOWN
 4. AirspeedV_{REF}
- Prior to Landing:*
5. Yaw Damp.....OFF
 6. Power Levers.....IDLE
- After Touchdown:*
7. Power Levers.....LIFT AND SELECT GROUND FINE
 8. Brakes.....AS REQUIRED

MAXIMUM REVERSE THRUST LANDING

1. Flaps.....DOWN
 2. AirspeedV_{REF}
 3. Yaw Damp.....OFF
 4. Condition Levers.....HIGH IDLE
 5. Power Levers.....IDLE
 6. Prop Levers.....FULL FORWARD
- After Touchdown:*
7. Power LeversLIFT THROUGH GROUND
FINE AND LIFT TO REVERSE
 8. Brakes.....AS REQUIRED
 9. Condition Levers.....LOW IDLE