

Unidad de Investigación de Accidentes

Reporte No.:

A-10-2025.

Título:

INFORME FINAL.

Matrícula:

TG-MEM.

CESSNA AIRCRAFT TU206G

14 DE AGOSTO DE 2025

**SEIS MILLAS AL NORTE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA,
GUATEMALA.**

Preparado por:

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

Fecha de publicación:

22 de junio del 2026.

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:.....	16
1.0 INFORMACION FACTUAL:	17
1.1 SINOPSIS:	20
1.1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO:.....	20
1.1.2 LUGAR DEL IMPACTO:.....	21
1.2 LESIONES A PERSONAS:	21
1.3 DAÑOS DE LA AERONAVE:	22
1.4 OTROS DAÑOS:	22
1.5 INFORMACION PERSONAL:.....	22
1.6 INFORMACION DE LA AERONAVE:	23
1.7 INFORMACION METEOROLOGICA:	23
1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION:.....	24
1.9 COMUNICACION:.....	24
1.10 INFORMACION DEL AERODROMO:	25
1.11 REGISTRADORES DE VUELO:.....	27
1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y DEL IMPACTO:	27
1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA:.....	27
1.14 INCENDIOS:.....	28
1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA:	28
1.16 ENSAYOS DE INVESTIGACION:	28
1.17 INFORMACION SOBRE LA organización Y GESTION:	28
1.18 INFORMACION ADICIONAL:.....	29
1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES:.....	31
1.20 INFORME FOTOGRAFICO:.....	32
2.0 ANALISIS DE LAS GENERALIDADES:	36
2.1 OPERACIONES DE VUELO:	36
2.2 CALIFICACIONES DE LA TRIPULACION:	36
2.3 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES:	36
2.4 CONDICIONES METEOROLOGICAS:	37
2.5 CONTROL DE TRANSITO AEREO:.....	37

2.6 COMUNICACIONES:	37
2.7 AYUDAS PARA LA NAVEGACION:.....	37
3.0 INFORMACION DE LA AERONAVE:	38
3.1 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE:	38
3.2 PERFORMANCE DE LA AERONAVE:.....	38
3.3 PESO Y BALANCE:.....	38
3.4 SISTEMAS DE LA AERONAVE:.....	39
4.0 REGISTRADORES DE VUELO:.....	39
5.0 FACTORES HUMANOS:.....	39
5.1 FACTORES PSICOLOGICOS:	39
5.2 FACTORES FISIOLÓGICOS:.....	39
6.0 SUPERVIVENCIA:	40
6.1 RESPUESTA DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS:	40
6.2 ANALISIS DE LESIONES Y VICTIMAS:	40
6.3 ASPECTOS RELEVANTES DE SOBREVIVIENTES:	40
7.0 CONCLUSIONES:	41
8.0 CAUSAS PROBABLES:	41
9.0 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL:	43
9.1 RSO 01-A-10-2025	43
9.2 RSO 02-A-10-2025	43
10.0 ANEXOS.	44

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 esta 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 a 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 atmósfera 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.

Ave Rapaz:

Un ave rapaz, también llamada ave de presa o de rapiña, es un ave carnívora que caza para alimentarse, caracterizada por su pico fuerte y curvo para desgarrar, garras poderosas para sujetar presas, y un sentido de la vista agudo para detectar a sus víctimas (mamíferos, peces, reptiles, otros pájaros). Se dividen en diurnas (halcones, águilas, buitres) y nocturnas (búhos), y son importantes indicadores de la salud ambiental, y su plumaje suele ser adaptado para el vuelo silencioso, excepto en buitres, que son carroñeros. Son indicadores de la salud del ecosistema y ayudan a controlar poblaciones de plagas.

Cabina Estéril:

Los procedimientos de cabina de vuelo estéril son aquellos en 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, 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 relacionen 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:

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

Una autoridad de avión 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 Canada. RAC 21.111, 21.113 (Pág. 24).

Conciencia Situacional:

Según la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) la conciencia situacional (CS) se refiere a la comprensión completa de lo que está sucediendo en el entorno, incluyendo la aeronave, tráfico aéreo, el terreno y otros factores relevantes para la seguridad de la aviación. Es crucial para la toma de decisiones la gestión de riesgos y la prevención de accidentes.

El concepto de conciencia situacional se puede entender de la siguiente manera:

Comprensión del entorno:

La CS implica comprender la situación actual, incluyendo la posición de la aeronave, la velocidad, la altitud, las condiciones meteorológicas, la presencia de otros aviones y obstáculos y cualquier otra información relevante.

Predicción del futuro:

La CS también incluye la capacidad de predecir cómo la situación puede evolucionar en el tiempo, considerando factores como el comportamiento de la aeronave, las condiciones meteorológicas y las decisiones de otros participantes en la operación aérea.

Reconocimiento de riesgos:

Una persona con buena CS es capaz de identificar y comprender los riesgos potenciales asociados con la situación actual y futura, y tomar medidas para mitigarlos.

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, 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).

Vertedero:

Un vertedero es una instalación designada para la disposición final de basura y residuos, ya sea de forma controlada (relleno sanitario) o no controlada, depositándolos en el suelo o bajo tierra, con el objetivo de evitar la contaminación del medio ambiente mediante impermeabilización y sistemas de control para prevenir riesgos para el suelo, agua y aire. Idealmente, es el último destino tras el reciclaje y reutilización, siendo una parte inferior de la jerarquía de gestión de residuos.

Zopilote de Cabeza negra:

Ave rapaz diurna que se alimenta de carroña, de 60 centímetro(s) de longitud y 145 centímetro(s) de envergadura, de plumaje negro irisado, cabeza y cuello desprovistos de plumas, de color gris pizarra, cola corta y redondeada y patas grises, que vive desde el este y sur de los Estados Unidos hasta el centro de Chile y la Argentina. Nombre científico *Coragyps atratus* es común verlo en los vertederos de basura alimentándose de los desechos.

Características Principales:

- **Aspecto físico:** Plumaje negro intenso, cabeza y cuello arrugados de color gris oscuro o negro, y una cola corta. Sus alas anchas presentan parches blancos o plateados en la punta, visibles al volar.
- **Tamaño:** Alcanza una longitud de unos 64 cm, con una envergadura de hasta 1.5 metros, pesando alrededor de 1.6 kg.
- **Comportamiento:** Son aves sociables que suelen formar grandes grupos. A diferencia de otros buitres, el zopilote negro aletea rápidamente y planea por cortos periodos.
- **Alimentación:** Principalmente carroñeros, consumen animales muertos, desperdicios humanos, pequeños vertebrados y, en ocasiones, huevos o crías de mamíferos.
- **Hábitat:** Prefieren tierras bajas, zonas abiertas, bosques y áreas suburbanas.
- **Reproducción:** Ponen huevos, usualmente dos, directamente en el suelo, cavidades de árboles o estructuras abandonadas.

Los zopilotes de cabeza negra (*Coragyps atratus*) en Guatemala vuelan a grandes alturas principalmente para ahorrar energía mientras buscan carroña. Utilizan corrientes de aire caliente ascendentes (térmicas) para planear en círculos sin aletear constantemente, lo que les permite cubrir grandes extensiones de terreno y localizar comida sin gastar su energía.

- **Ahorro de Energía:** Al usar térmicas, no necesitan aletear constantemente, lo cual es vital para su estilo de vida carroñero.
- **Búsqueda Eficiente:** Desde la altura, obtienen una visión amplia del terreno para detectar animales muertos.
- **Seguimiento:** El zopilote negro (que tiene poco olfato) a menudo sigue a otras aves como el aura gallipavo, que sí detectan el olor de la carroña, según indican Birds Colombia y Cim d'Àligues.
- **Comportamiento en Grupo:** Suelen volar en bandadas, aprovechando la misma corriente de aire, señalan National Audubon Society y Animalia Bio.
Al planear alto, estos zopilotes pueden monitorear áreas extensas de forma eficiente, especialmente en zonas montañosas o costeras de Guatemala donde las corrientes térmicas son comunes, informa National Audubon Society.

ABREVIATURAS:

ATC:	Air Traffic Control. Control de Tránsito Aéreo.
ATS:	Air Traffic Sistem. Sistema de Tránsito Aéreo.
CAS:	Calibrated Airspeed. 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.
KTS:	Nudos (medida de velocidad por hora).
OMA:	Organización de Mantenimiento Aprobada.
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional.
PIC:	Pilot in Command. Piloto en Comando.
PSR:	Primary Surveillance Radar. Radar Primario de Vigilancia.
RSO:	Recomendación de Seguridad Operacional.
SSR:	Surveillance System Radar. Sistema Radar de Vigilancia.
TC:	Supplementary Type Certificate. Certificado Tipo Suplementario.
LTE:	Tail rotor efficiency loss.
SL:	Sea Level. Nivel del mar.
TCDS:	Type Certificate Data Sheet. Hoja de Datos del Certificado Tipo.
UIA:	Unidad de Investigación de Accidentes.
VNO:	Velocidad Normal de Operación.

INFORME FINAL DE ACCIDENTE AERONAVE CESSNA TU206G MATRICULA TG-MEM

1.0 INFORMACION FACTUAL:

Marca:	Cessna Aircraft Company.
Modelo:	TU206G.
Número de serie de aeronave:	U206 05013.
Hoja de datos del Certificado Tipo:	A4CE, revisión 51, 22 de octubre de 2024. Textron Aviation Inc. One Cessna Boulevard Wichita, Kansas 67215.
Capacidad mínima de tripulación:	1 (uno).
Capacidad de pasajeros:	5 (cinco).
Peso máximo de despegue:	3,600 libras. (1,632.9 kg).
Número de motores:	1 (uno), Continental IO-520-F13B, serie: 1037731.
Número de hélices:	1 (uno), Hartzell HC-J3YF-1RF, serie: JN886B.
Categoría:	Normal / Privada.

Certificado de aeronavegabilidad:	Vigente del 30 de noviembre de 2024 al 29 de noviembre de 2025. Clave de aeronavegabilidad 273027-24-11/456.
Certificado de matrícula:	Otorgado el 23 de septiembre de 2011, número de registro 0000844, inscrita en el LP4, Folio 360.
Matrícula:	TG-MEM.
Colores:	Verde, blanco y dorado.
Propietario:	Inversiones del Pacífico, S.A.
Seguro de la aeronave:	Vigente del 09 de agosto de 2025 al 09 de agosto de 2026, Seguros Universales, póliza No. 06-01-01-60106-20.
Lugar del accidente:	Seis millas al Norte del Aeropuerto Internacional La Aurora, Guatemala.
Coordenadas geográficas del impacto:	N 14° 39´48.96", O 090° 30´7.84".
Elevación del área del accidente:	6,000.0 pies de altitud.
Fecha del accidente:	14 de agosto de 2025.
Hora aproximada del accidente:	14:20 hora local, 20:20 hora UTC.

Tipo de licencia:

Habilitaciones:

Piloto Comercial-Avión.

Avión Monomotor Terrestre, Avión
Multimotor Terrestre EMB-110P1
Copiloto, Instrumentos, Instructor de
Vuelo.

Vigencia del certificado médico:

Vigente del 24 de abril de 2025 al 23
de octubre de 2025.

Nacionalidad:

Guatemalteco.

Horas de vuelo en su ficha médica
de fecha 24-04-2025:

4,163.9 horas.

Personas a bordo:

Cinco (5).

Fase de vuelo del accidente:

En fase de aproximación.

1.1 SINOPSIS:

El día 14 de agosto de 2025, a las 14:20 hora local, 20:20 hora UTC, la aeronave con matrícula TG-MEM retornaba de un vuelo en el área del Petén con destino al Aeropuerto Internacional "La Aurora", el piloto solicitó autorización para una aproximación por el lado norte de la ciudad, a seis millas de su destino se encuentra una parvada de aves, chocando una en el windshield de la aeronave, el piloto se reportó en emergencia a la torre Aurora en frecuencia 118.1, dándole prioridad para realizar la aproximación directa a la pista 20, la aeronave aterrizó, seguidamente fueron asistidos por el personal de emergencias del COE.

Ver anexo "A": Plan de Vuelo.

1.1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO:

El día jueves 14 de agosto de 2025, la aeronave modelo Cessna TU206G con matrícula TG-MEM con cinco (5) almas a bordo procedente del aeródromo de Rubelsanto MGRB, abrió plan de vuelo en frecuencia Guatemala Radio 126.9 con destino al Aeropuerto Internacional "La Aurora". Según declaración del piloto e información recabada, eran las 14:20 hora local, 20:20 hora UTC, a seis millas de su destino con una altitud de 6,000 pies, cuando solicitó autorización a torre La Aurora en frecuencia 118.1 para realizar una aproximación por el lado norte de la ciudad, autorizando el aterrizaje en la pista 20, el piloto empezó a realizar su procedimiento de chequeo para el aterrizaje, inesperadamente apareció una parvada de aves rapaces, logrando esquivar a (2) dos, pero (1) una tercer ave salió de abajo del motor de la aeronave desplomándose sobre el windshield e impactando con el mismo, el ¹ave rapaz entra en la cabina impactando el rostro al piloto y posteriormente daña a un pasajero.

¹ Ver Glosario de definiciones

El piloto reportó la emergencia a la torre Aurora en frecuencia 118.1, dándole prioridad a realizar la aproximación directa a la pista 20 logrando aterrizar, siendo asistidos por personal de emergencia que se encontraba en la pista para auxiliarlos.

Ver anexo "B": Mapa Físico y Fotografías Satelitales.

1.1.2 LUGAR DEL IMPACTO:

El área del impacto se encontraba aproximadamente a 6.0 millas al norte del Aeropuerto Internacional "La Aurora" a una altitud de seis mil (6,000) pies sobre volando el área del Parque Ecológico de Ciudad Nueva.

Ver fotografías 1 y 2.

1.2 LESIONES A PERSONAS:

Se observó que el ave cuando impactó en el windshield, entró a la cabina de la aeronave golpeando el rostro del piloto, provocándole laceraciones menores (cortaduras) alrededor de la misma y terminó impactando en la parte superior del tórax a un pasajero dejándolo inconsciente, ambos fueron estabilizados por los servicios de emergencia y trasladados a un centro asistencial, los otros tres pasajeros fueron chequeados, según el reporte médico sufrieron crisis nerviosa, posteriormente fueron trasladados a un centro asistencial para realizarles un chequeo médico.

Cuadro de Información

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Totales
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	1	1	0	2
Ilesos	0	3	0	3
TOTAL	1	4	0	5

1.3 DAÑOS DE LA AERONAVE:

Por el impacto el windshield se fracturó en varias secciones quedando esparcidos dentro de la cabina de pilotaje. El ave esparció sus fluidos sobre los sillones traseros y tapicería en general, quedando sus restos entre el equipaje de los pasajeros.

Ver fotografías de la 3 a la 8.

1.4 OTROS DAÑOS:

El equipaje de los pasajeros quedó con restos de sangre y plumas del ave. Los lentes que portaba el piloto fueron destruidos debido al impacto con el ave.

1.5 INFORMACION PERSONAL:

El piloto cuenta con la licencia de Piloto Comercial-Avión, teniendo al día su certificado de validez, el cual se le había extendido desde el 24 de abril del año 2025 y con fecha de vencimiento el 23 de octubre del año 2025.

Al momento del accidente el piloto tenía la edad de 32 años con 11 meses y 22 días, desde su nacimiento de fecha 22 de agosto de 1992.

Las renovaciones de su certificado médico, para la licencia de Piloto Comercial-Avión se efectuaron procedimentalmente hasta la fecha del accidente por parte del Departamento de Licencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

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

Horas voladas en las últimas 24 horas:	03.0
Horas voladas en los últimos 07 días:	05.9
Horas voladas en los últimos 30 días:	25.1
Horas voladas en los últimos 06 meses:	92.3
Horas voladas en los últimos 12 meses:	221.5

1.6 INFORMACION DE LA AERONAVE:

La Organización de Mantenimiento Aprobada encargada del mantenimiento de la aeronave posee el certificado DGAC/G-007-2005, quedando resguardada en el hangar B2 por parte del propietario.

Características generales de la aeronave:

Tripulación:	(1) uno.
Pasajeros:	(5) cinco.
Envergadura total:	36.0 pies (10.97m).
Altura:	9.0 pies 4.0 pulgadas (2.8m).
Longitud de la aeronave:	28.0 pies 3.0 pulgadas (8.6m).
Área del ala:	174.0 metros cuadrados.
Peso vacío:	2,365.0 libras (2,245.0 kg).
Peso máximo en despegue:	3,600.0 libras (1,073.0 kg).
Planta motriz:	1 Continental IO-520-F13B
Hélice:	1 Hartzell modelo HC-J3YF-1RF.
Potencia:	2,700.0 RPM (285 HP).

**Ver Anexo "C": Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado de Matrícula.
Ver anexo "D": Certificaciones de Mantenimiento del Fuselaje, Motor y Hélice.
Ver anexo "E": Hoja de Datos del Certificado Tipo de la Aeronave. / Manual de vuelo.**

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA:

Las observaciones meteorológicas de fecha 14 de agosto de 2025, fueron solicitadas al Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología, remitiendo la información de las observaciones realizadas en la estación activa más cercana, siendo la que está ubicada en el aeropuerto "La Aurora".

Ver anexo "F": Reporte de Meteorología.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION:

La aeronave tenía instalado el equipo básico de navegación: velocímetro, altímetro e indicador de banqueo instalados en pantallas digitales, contaba también con un equipo GPS en el tablero de instrumentos y una brújula magnética.

1.9 COMUNICACION:

Las comunicaciones que realizó el piloto fueron a Guatemala Radio en frecuencia 126.9 para abrir plan de vuelo en su ruta de vuelo a su destino al Aeropuerto Internacional "La Aurora" y a torre Aurora en frecuencia 118.1 para solicitar autorización de ingresar al área de control del Aeropuerto Internacional "La Aurora" y solicitar instrucciones para la aproximación a la pista en uso.

1.10 INFORMACION DEL AERODROMO:



Imagen No.1
Vista aérea del Aeropuerto Internacional La "Aurora"

El Aeropuerto Internacional "La Aurora" (GUA) es la principal terminal aérea del Estado de Guatemala, ubicada en la zona 13 de la Ciudad de Guatemala, se operan vuelos internacionales y domésticos con una sola pista orientada de norte a sur, cuenta con una terminal moderna abierta desde las 3:00 a.m. hasta el último vuelo. Ofrece servicios de conectividad de internet, restaurantes y cuenta con una oficina del Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT).

Posee código de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual se identifica con el MGGT, la pista tiene una dimensión de 2,987 metros de longitud y tiene una elevación de 4,952 pies. Está ubicado en las coordenadas N 14°35'14.7" W 90°31'43.3".

Reseña Histórica del Aeropuerto Internacional "La Aurora"

Los orígenes de la pista en Guatemala se remontan al Campo Marte el cual fue inaugurado en 1899, fue el escenario principal de las primeras experiencias aeronáuticas de Guatemala, incluyendo vuelos de exhibición de pioneros de la aviación. En 1918 se construyó la primera pista de aterrizaje funcional en este sector. Debido al crecimiento de la aviación, las actividades aéreas se trasladaron a la Finca La Aurora en el año de 1923.

La necesidad de un espacio más grande motivó la construcción del campo de aviación en la Finca Nacional La Aurora, inaugurado parcialmente en 1921 y formalmente en 1923. En el año 1930 se construyeron los primeros hangares para uso de aviación nacional.

En esa época, el aeropuerto La Aurora estaba conformado por una pista de grama.

La Segunda Guerra Mundial motivó el asentamiento de una base aérea militar en La Aurora y con ello la necesidad de construir una pista pavimentada para permitir la operación de las aeronaves, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con longitud de 2000 metros, en 1959 se extendió la misma en 500 metros a cada extremo.

En 1968, se concluyeron los trabajos de construcción de la nueva terminal Aérea La Aurora con un área de 24,000 metros cuadrados, con capacidad de atender 12 aeronaves con pista de rodaje y contaba con los servicios de migración y aduana, servicios de atención al cliente y servicios médicos básicos de un aeropuerto Internacional.

En el año del 2005 Guatemala inició el proceso de modernización integral de su Sistema Aeroportuario, el cual fue conocido como "Proyecto de Ampliación, Remodelación y Modernización del Aeropuerto Internacional" terminando en el año 2007.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO:

No aplica, por tipo de aeronave.

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

El ave rapaz al impactar en el windshield de la parte frontal de la aeronave, lo pasó quebrando en fragmentos, los cuales quedaron esparcidos adentro de la cabina de pilotaje y de pasajeros.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA:

El piloto sufrió cortaduras en la cara provocándole hemorragias externas en la misma, un pasajero tuvo un golpe contuso en el área del tórax superior provocándole momentáneamente la pérdida de la conciencia (desmayo), por lo que fue necesario trasladarlos a un centro de salud para que fueran atendidos. El resto de pasajeros fueron evacuados de la aeronave y evaluados en busca de heridas.

1.14 INCENDIOS:

No se encontró indicio de fuego en el lugar del suceso o en la aeronave.

1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA:

El piloto mantuvo el control de la aeronave a pesar de haber sufrido laceraciones por impacto en su rostro, logrando aterrizar la aeronave en la pista (20) de forma segura, quedando en calle de rodaje a un lado de la intersección sierra (S) donde los grupos de socorro le prestaron atención de emergencia a los pasajeros y al piloto.

1.16 ENSAYOS DE INVESTIGACION:

La recolección de fotografías, entrevistas personales a observadores fueron realizadas en el lugar del suceso y en el lugar donde le proporcionan mantenimiento a la aeronave. La información técnica de la aeronave y sus componentes fueron obtenidos a través de la bitácora de vuelo, récord de mantenimiento, libros de la aeronave y manuales del fabricante.

1.17 INFORMACION SOBRE LA ORGANIZACIÓN Y GESTION:

La Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) denominada Aeronaves, S.A. con certificado DGAC/G-007-2005 efectúa sus procesos de acuerdo a su manual de control de mantenimiento, efectuando las inspecciones regulatorias periódicas necesarias para mantener la aeronavegabilidad de las aeronaves a su cargo.

1.18 INFORMACION ADICIONAL:

El Departamento de Control y Fauna del Aeropuerto Internacional “La Aurora” determinó que el ave rapaz que impactó a la aeronave es un ²Zopilote de cabeza negra, nombre científico *Coragyps atratus*. Es común verlo en los vertederos de basura alimentándose de los desechos, utilizando dichos lugares como lugares de anidamiento teniendo rutas cortas migratorias hacia los barrancos y áreas verdes cercanos al lugar para su apareamiento. (ver Imagen No.2 y Fotografía No. 7).



Imagen No. 2
Zopilotes alimentándose en un vertedero de basura.

Vertederos en el Municipio de Guatemala

El municipio de Guatemala cuenta con un vertedero de basura ubicado en la 30 calle 10-96 zona 3. Funciona bajo la Dirección de Gestión y Manejo de Residuos y Desechos Sólidos, considerado uno de los más grandes de Latinoamérica con 19,3 hectáreas. Operado por la municipalidad, recibe cerca de 2,500 a 3,200 toneladas diarias de residuos, provenientes de la ciudad y municipios aledaños desde 1966.

² Ver Glosario de definiciones

La municipalidad de Guatemala estima que existen más de 100 basureros clandestinos identificados en el área norte de la ciudad.

Al sur del municipio de Guatemala se encuentra el municipio de Villa Nueva, en el cual está ubicado el vertedero de AMSA, situado en el kilómetro 22, es un punto crítico de gestión de residuos en Guatemala con más de 25 años de funcionamiento. Administrado por la Autoridad para el Manejo Sustentable de la Cuenca del Lago de Amatitlán, recibe basura de al menos 34 municipios, enfrentando constantes desafíos ambientales por incendios y sobrecarga que generan contaminación por gas metano y afectan la salud de los vecinos cercanos.

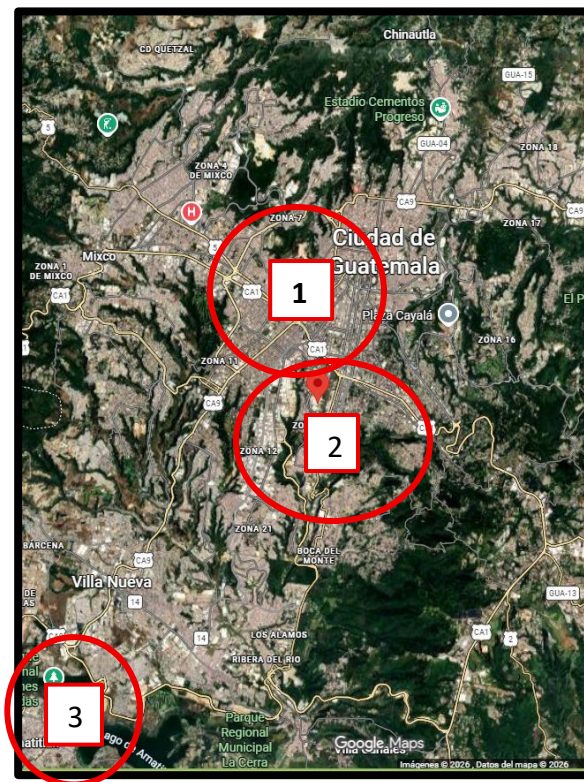


Imagen No.2

Ubicación de vertederos de basura y del Aeropuerto Internacional "La Aurora"

1 vertedero Zona 3, 2 Aeropuerto Internacional "La Aurora",

3 vertedero AMSA Km 22.

Parque Ecológico de Ciudad Nueva (área del impacto).

Está ubicado al norte de la capital entre el parque Minerva conocido como Hipódromo del Norte y la colonia Quintanal y la colonia Ciudad Nueva al final de la zona 2 de la ciudad de Guatemala. El manejo del parque está bajo la responsabilidad de la fundación CALMECAC. (ver fotografía No.1).

Fundación CALMECAC activamente conserva los bosques urbanos a través del Parque Ecológico Ciudad Nueva y el Corredor Norte de la Ciudad de Guatemala. En estas áreas tenemos como objetivo crear una cultura urbana, ambiental, recreativa, deportiva y de aventura por medio de una educación ambiental dirigida a colegios, familias, institutos, asociaciones, comités, centros de investigación, universidades, entre otros.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES:

Para este tipo de investigación se utilizó el método deductivo-inductivo, partiendo de lo general a lo particular. De acuerdo a las tres fases de dicho método; en la primera fase se realizó a través de observaciones en la visita de campo a la aeronave en el lugar del suceso para recolectar datos en el lugar del accidente; en la segunda fase se recolectó información bibliográfica de la aeronave, tripulación, control aéreo y estado del tiempo para realizar análisis de factores colaboradores; en la tercera fase se analizó los dos tipos de datos, los cuales ayudaron a establecer pautas de comportamiento de cómo se desarrolló el accidente, para posteriormente realizar recomendaciones para el gremio aeronáutico, que puedan ayudar a evitar que los eventos de este tipo se repitan.

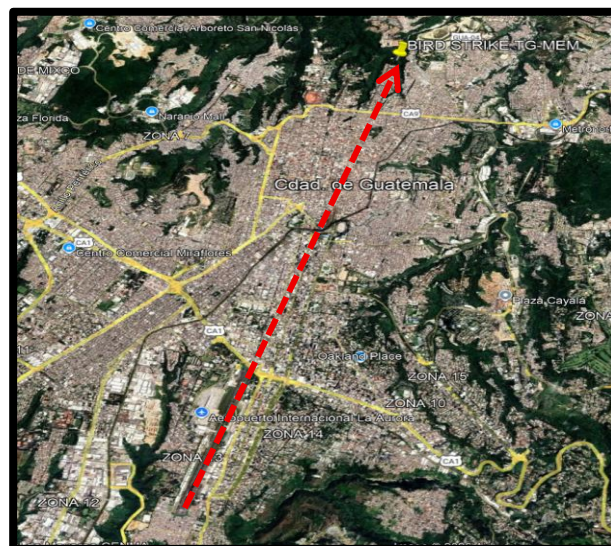
1.20 INFORME FOTOGRAFICO:

LUGAR DEL IMPACTO



Fotografía No. 1

En el sector del Hipódromo Norte, Parque Ecológico de Ciudad Nueva.



Fotografía No. 2

Posición de la aeronave a seis millas norte del Aeropuerto Internacional "La Aurora"
altitud 6,000 pies.

DAÑOS A LA AERONAVE



Fotografía No. 3
Windshield quebrado, daños en la base de la brújula.



Fotografía No. 4
Daño en la tapicería y presencia de sangre en la puerta del piloto.



Fotografía No. 5
Presencia de sangre y plumas del ave rapaz
dentro de la cabina de pasajeros en el lado derecho.



Fotografía No. 6
Ubicación final del ave rapaz en tapicería en el compartimiento de equipaje.



Fotografía No. 7
Restos del ave encontrados en el compartimiento de equipaje.



Fotografía No. 8
Aeronave siendo remolcada a su hangar.

2.0 ANALISIS DE LAS GENERALIDADES:

Se examinaron y analizaron los hechos y circunstancias pertinentes que fueron presentados en la parte de información factual, con el fin de identificar los factores contribuyentes y/o causas probables que conllevaron al accidente.

2.1 OPERACIONES DE VUELO:

De acuerdo a la información, la aeronave fue operada bajo reglas de vuelo visual procedente del área de Petén.

El piloto contaba con la habilitación para este tipo de operación.

2.2 CALIFICACIONES DE LA TRIPULACION:

El piloto se encuentra calificado para ejercer la posición de Piloto al Mando de la aeronave, contando con las habilitaciones requeridas por las regulaciones de Aviación Civil de Guatemala.

2.3 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES:

La aeronave por la mañana fue abastecida con combustible tipo Avgas (100/130), para realizar un vuelo en condiciones visuales (VFR), para una autonomía de una hora con destino al Aeropuerto Mundo Maya con tres (3) pasajeros a bordo según plan de vuelo.

Por la tarde en su retorno, la aeronave despegó del sector de Petén Rubelsanto MGRB con destino al Aeropuerto Internacional "La Aurora" con cuatro (4) pasajeros, manteniendo las condiciones visuales (VFR) durante todo el vuelo.

2.4 CONDICIONES METEOROLOGICAS:

Las condiciones meteorológicas de fecha 14 de agosto de 2025 fueron las siguientes: un techo a partir de los 2,000 pies con poca nubosidad, una visibilidad horizontal ilimitada con un viento proveniente del sur con 8 nudos de velocidad con una temperatura de ambiente de 27°C de punto de rocío de 14°C, condiciones ideales para un vuelo visual.

2.5 CONTROL DE TRANSITO AEREO:

El Aeropuerto Internacional "La Aurora" cuenta con un Centro de Control de Tráfico (ATC), las aeronaves que vuelan en condiciones de vuelo visual (VFR) deben pedir autorización a Torre La Aurora en frecuencia 118.1 para poder ingresar al área de control y ser guiadas para su aproximación a la pista que sea asignada.

2.6 COMUNICACIONES:

El piloto se comunicó a torre Mundo Maya en frecuencia 118.3 para autorización de despegue, posteriormente a Guatemala Radio en frecuencia 126.9 para ser monitoreado durante toda la ruta hasta llegar al ATC del Aeropuerto Internacional La "Aurora", comunicándose a torre La Aurora en frecuencia 118.1 para pedir autorización de ingreso al área de control y recibir instrucciones para su aproximación y aterrizaje a la pista en uso (02/20); después del impacto con el ave rapaz se comunicó con torre La Aurora 118.1 para declararse en emergencia y solicitar una aproximación directa, la cual fue autorizada en la pista 20.

2.7 AYUDAS PARA LA NAVEGACION:

La aeronave tenía instalado el equipo básico de navegación: velocímetro, altímetro e indicador de banqueo instalados en pantallas digitales, contaba también con un equipo GPS y una brújula magnética.

3.0 INFORMACION DE LA AERONAVE:

La aeronave se encontraba aeronavegable al momento de iniciar las operaciones de vuelo de acuerdo a las bitácoras de mantenimiento.

3.1 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE:

El mantenimiento de la aeronave se encontraba a cargo de la Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA), la cual cuenta con certificado DGAC/G-007-2005 al momento del suceso, los registros de mantenimiento se encontraban al día con sus servicios realizados según manual de mantenimiento efectuados a la aeronave, motor y hélice, por medio de fases denominadas de 50 y 100 horas; así como trabajos especiales, todo bajo la supervisión del Departamento de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

3.2 PERFORMANCE DE LA AERONAVE:

Rendimiento:

Peso máximo de despegue:	3,600.0 Libras (1,632.9 kg)
Velocidad de maniobra:	120.0 nudos (138.0 mph)
Velocidad máxima estructural nunca excedida:	149.0 nudos (171.4 mph)
Velocidad flaps extendidos	100.0 nudos (115.0 mph)
Velocidad no exceder	183.0 nudos (210.5 mph)

Ver anexo "E": Hoja de Datos del Certificado Tipo de la aeronave. / Manual de vuelo.

3.3 PESO Y BALANCE:

No se encontró documento de peso y balance operacional de la aeronave para este vuelo.

3.4 SISTEMAS DE LA AERONAVE:

Durante el vuelo en las comunicaciones con los centros de control, el piloto no reportó fallas en los sistemas de la aeronave.

4.0 REGISTRADORES DE VUELO:

Debido al tipo de aeronave, no utiliza registradores de vuelo.

5.0 FACTORES HUMANOS:

La Organización de Aviación Civil Internacional -OACI- define de la siguiente manera: **“Los Factores Humanos** se refieren a 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 y se refieren también a sus relaciones con los demás”.

El estado físico del piloto se encontraba en condiciones aceptables, no se evidenció 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 los informes de los centros asistenciales que atendieron la emergencia después del accidente, indican que el piloto presentaba una personalidad tranquila y los pasajeros presentaban crisis nerviosa.

5.2 FACTORES FISIOLÓGICOS:

De acuerdo al último certificado médico realizado el 24 de abril de 2025, el piloto no tenía limitación física para desarrollar sus funciones como piloto al mando de la aeronave.

6.0 SUPERVIVENCIA:

El piloto a pesar de haber tenido un golpe en la cara con el ave rapaz, el cual le provocó cortaduras y sangramiento, mantuvo el control de la aeronave hasta su aproximación final y aterrizaje, salvando la aeronave y sus (4) cuatro pasajeros.

6.1 RESPUESTA DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS:

La torre de control al recibir la declaración de emergencia de la aeronave activó la alerta amarilla, dando aviso a la unidad de Coordinación de Emergencias del Aeropuerto Internacional "La Aurora", el cual coordinó las unidades de emergencia y asistencia médica, para que estas estuvieran listas en el área al aterrizar la aeronave.

6.2 ANALISIS DE LESIONES Y VICTIMAS:

El piloto sufrió un golpe y cortaduras en la cara provocando desangrado, un pasajero sufrió un golpe en la parte superior del tórax provocándole desmayo por lo que ameritó que fueran los (2) dos trasladados a un centro de salud, los (3) tres pasajeros restantes estaban en estado de crisis nerviosa y fueron atendidos por el personal de emergencias.

6.3 ASPECTOS RELEVANTES DE SOBREVIVIENTES:

El pasajero que estaba sentado en el lado derecho del piloto, lo auxilió limpiando sus heridas de la cara con su camisa, los otros (2) dos pasajeros atendieron al pasajero quien se desmayó después de tener el golpe con el ave rapaz.

7.0 CONCLUSIONES:

A partir de la evidencia disponible, se formularon las siguientes conclusiones, factores colaboradores y causas probables en relación con este accidente. Estas no deben interpretarse como una atribución de culpa o responsabilidad a una organización o individuo.

Conclusiones:

- La aeronave se encontraba equipada, certificada y con su mantenimiento de acuerdo a las regulaciones aplicables y procedimientos autorizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) a través del Departamento de Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- El piloto posee la licencia y certificado de acuerdo al tipo de operación que realizaba al día y vigente.
- Las condiciones meteorológicas de las 14:20 pm eran ideales para vuelos visuales VFR.

Factores Colaboradores:

- Al noroeste de la ciudad de Guatemala está ubicado el vertedero de la zona 3 aumentado la presencia de zopilotes.
- La aeronave sobrevolaba el área del Hipódromo del Norte cerca del Parque Ecológico de Ciudad Nueva, lugar donde queda ubicado un barranco de área verde que sirve de refugio y alimentación para las poblaciones de aves rapaces.

8.0 CAUSAS PROBABLES:

Después de realizar el análisis de toda la información recabada se describe la causa probable, la cual contribuyó a la cadena de acontecimientos que dieron como resultado el accidente.

La aeronave cuando ingresó por el norte de la Ciudad de Guatemala, se encontró en su ruta a una parvada de aves rapaces que sobrevolaban por el sector, estas aves para poder volar alto utilizan las corrientes de aire caliente conocidas como térmicas que se generan en las horas de mayor temperatura de las 12:00 pm a 15:30 pm. Estas aves utilizan una técnica extendiendo sus alas y vuelan en círculos para aprovechar la sustentación que les proporciona las corrientes de aire caliente, se mantiene en una constante de sube y baja por los cambios de temperatura del aire al llegar a cierta altura.

El piloto al ver la parvada de aves logra esquivarlas, pero un ave que venía en ascenso en una corriente de viento térmica, salió debajo de la nariz de la aeronave, se elevó sobre la misma para luego caer en picada sobre el windshield, no porque los quisiera atacar, sino porque al pasar a la par del motor el ave perdió sustentación, esto provoca que la estela de viento del motor lastimara el ave y que cayera sin control sobre la misma. La corriente de viento que estaba proporcionando la corriente térmica al ave, la estela de viento del motor la corto, provocando que el ave callera sin control sobre la aeronave.

9.0 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL:

Las constantes mejoras de la seguridad operacional, las medidas preventivas derivadas de la información recabada nos ofrecen las 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-10-2025

La Administración Aeroportuaria a través de la Unidad de Control de Fauna debería de fomentar la colaboración con las autoridades del Parque Ecológico de Ciudad Nueva, solicitando la ampliación de información de las aves silvestres, que habitan en dicha área con el fin de publicar el tipo de aves existentes en el Parque Ecológico de los distintivos gremios existentes (insectívoras, frugívoras, semilleros y rapaces), sus poblacionales, comportamiento migratorio y apareamiento; con esta información crear un modelo predictivo de los movimientos de las aves silvestres de esta área, advirtiendo a la comunidad aeronáutica.

Logrando así que las aeronaves que vuelen por esa área, puedan tomar sus precauciones ante la presencia de aves, minimizando en lo posible el riesgo de impacto.

9.2 RSO 02-A-10-2025

Al campo aeronáutico nacional, mantener el grado de concentración constante durante las fases críticas de vuelo (despegue y aterrizaje); además, en las rutas de vuelo debido a la posible presencia de aves ya sea en parvadas o solitarias que pudieran constituir peligro aviar en la ruta de vuelo establecida, mayormente en áreas que se conoce de la presencia de este tipo de peligro.

10.0 ANEXOS.

LISTA DE ANEXOS

"A"	Plan de Vuelo.
"B"	Mapa Físico y Fotografías Satelitales.
"C"	Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado de Matrícula,
"D"	Certificaciones de Mantenimiento del Fuselaje, Motor y Hélice.
"E"	Hoja de Datos del Certificado Tipo de la Aeronave, Manual de vuelo.
"F"	Reporte de Meteorología.

ANEXO “A”

Plan de Vuelo.

FLIGHT PLAN PLAN DE VUELO			
PRIORITY Prioridad << = FF →	ADDRESSEE(S) Destinatarios MGGTZTX MGMMFDPX MGMMZPX		
FILLING TIME Hora de depósito 141415 →	ORIGINATOR Remitente MGGTZPX << =		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identificación exacta de los destinatarios o del remitente			
3 MESSAGE TYPE Tipo de mensaje << = (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Tipo de aeronave - TGMEM	8 FLIGHT RULES Reglas de vuelo - V	TYPE OF FLIGHT Tipo de vuelo G << =
9 NUMBER Número 0	TYPE OF AIRCRAFT Tipo de aeronave T206	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de estela turbulenta L	10 EQUIPMENT Equipo S/CB2 << =
13 DEPARTURE AERODROME Aeródromo de salida MGGT		TIME Hora 1415 << =	
15 CRUISING SPEED Velocidad de crucero N0120	LEVEL Nivel A095	ROUTE Ruta DCT	
<< =			
16 DESTINATION AERODROME Aeródromo de destino MGMM	TOTAL EET EET Total HR. MIN 0100	ALTN AERODROME Aeródromo all. MGGT	2ND ALTN AERODROME 2do. Aeródromo all. << =
18 OTHER INFORMATION Otros datos DOF/250814 REG/TGMEM RMK/FOB0500 SOB04 AIS PRIVADO			
) << =			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Información suplementaria (EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS)			
19 ENDURANCE Autonomía HR/MIN - E / 0500	PERSONS ON BOARD Personas a bordo → P / 04		
EMERGENCY RADIO Equipo radio de emergencia UHF ☒ VHF ☒ ELT ☒			
SURVIVAL EQUIPMENT / Equipo de supervivencia POLAR ☒ DESERT ☒ MARITIME ☒ JUNGLE ☒			
JACKETS / Chalecos LIGHT ☒ FLUORES ☒ UHF ☒ VHF ☒			
DINGHIES / Botes neumáticos NUMBER ☒ / 0 → CAPACITY 0 → COVER ☒ → COLOUR			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Color y marcas de la aeronave A / VERDE Y BLANCO			
REMARKS Observaciones → ☒ /			
PILOT-IN-COMMAND Piloto al mando C			
) << =			
FILLED BY / Presentado por OPERACIONES AERoclUB		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espacio reservado para requisitos adicionales	

FLIGHT PASSENGERS
PASAJEROS DEL VUELO

NAME
NO. NOMBRE

1
2
3

IDENTIFICATIO
IDENTIFICACIÓN

0
0
0

COUNTRY
PAÍS

ANEXO “B”

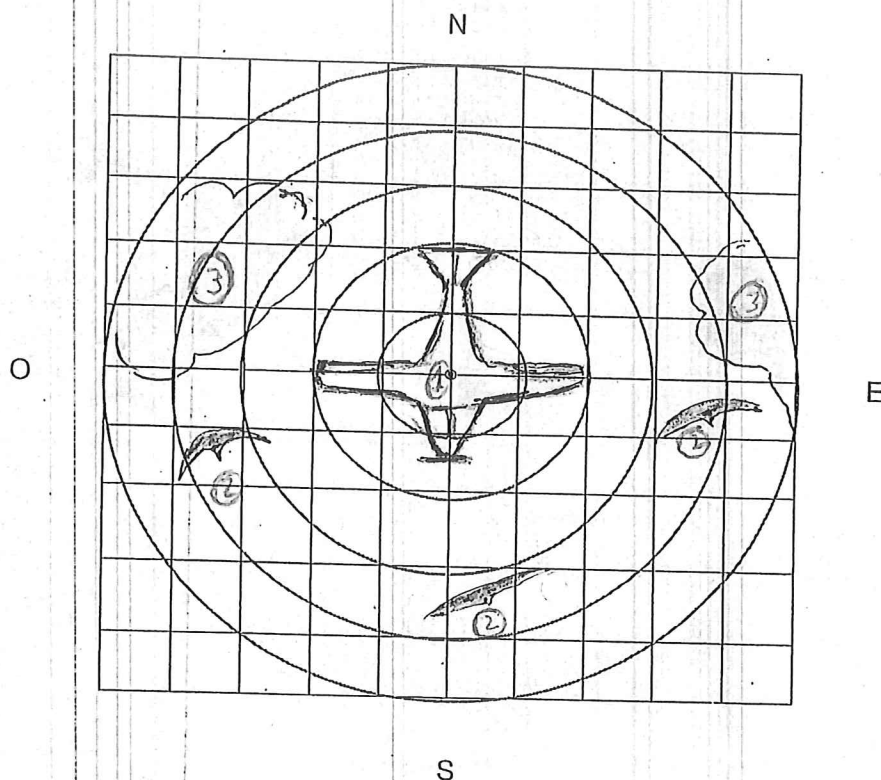
**Mapa Físico y Fotografías
Satelitales.**

MAPA FISICO DEL AREA DEL ACCIDENTE

Matrícula: TG-MEM

Fecha: 14-8-2025

Lugar: 6 millas Norte del
Aeropuerto La "Aurora"



Escala: 10

Identificación de las partes

1. TG-MEM
2. Aves (soplotos)
3. Nubes (stratus)
4. _____
5. _____

FORMA UIA 04-19

1 de 1

9a. avenida, 14-75, zona 13, Guatemala
PBX: (502) 2321-5000

www.dgac.gob.gt

Síguenos en:



DGAC Guatemala





ANEXO “C”

**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-MEM	2. Fabricante y modelo <i>Manufacturer and model</i> CESSNA AIRCRAFT COMPANY TU206G	3. No. de serie de la aeronave <i>Aircraft serial number</i> U206 05013
4. Categoría y operación <i>Category and operation</i> NORMAL / PRIVADA	5. No. Certificado de Tipo <i>Type certificate No.</i> A4CE	
6. Este certificado de Aeronavegabilidad se otorga de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944; Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000 de fecha 18 de diciembre de 2000; RAC 21, y certifica que en la fecha de emisión la aeronave fue inspeccionada, determinándose que estaba conforme con el Certificado Tipo No. A4CE y en condición aeronavegable. <i>This Certificate of Airworthiness is granted in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated December 7, 1944; Civil Aviation Law, Decree 93-2000 dated December 18, 2000; RAC 21, and certifies that on the date of issue the aircraft was inspected, determining that it was in accordance with Type Certificate No. A4CE and in airworthy condition.</i>		
7. Fecha de otorgamiento <i>Date of Issue</i> 28/11/2024 DEPARTAMENTO DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL AERONAVEGABILIDAD	8. Fecha de Vigencia <i>Date of Validity</i> DEL 30/11/2024 AL 29/11/2025	9. Vo.Bo. Conforme a documentación presentada y forma DGAC GVSO-215. Por la Gerencia de Vigilancia de la Seguridad Operacional DGAC <i>Vo. Bo. According to documentation submitted and DGAC Form GVSO-215. DGAC Gerencia de Vigilancia de la Seguridad Operacional.</i>  BYRON RUEDA SANTOS Nombre y Firma <i>Name and Signature</i>  Vo. Bo. Dirección General de Aeronáutica Civil
10. No. De Registro DGAC (<i>Dgac file number</i>) DGAC GVSO-640 (Rev. No.006, Febrero 2022)	FOLIO 360 LP4	11. Clave de Aeronavegabilidad 273027-24-11 / 456

ENTREGADO POR: Christophe S C.
ENTREGADO A:
NOMBRE: Axel Cabrera
FECHA: 28/11/24 HORA: 11:26 hrs
FOLIOS RECIBIDOS: 1
FIRMA: [Signature]



REPUBLICA DE GUATEMALA, C.A.

CERTIFICADO DE MATRÍCULA / REGISTRATION CERTIFICATE

1. Marca de nacionalidad o marca común, y marca de matrícula (Nationality or common mark, and registration mark) TG-MEM ✓	2. Fabricante y designación de la aeronave dada por el fabricante (Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft) CESSNA MODELO: U206G ✓	3. Número de serie de la aeronave (Aircraft serial No.) U206-05013 ✓
--	--	---

4. Nombre del propietario (Name of owner) INVERSIONES DEL PACIFICO, S.A.

5. Domicilio del propietario (Address of owner) 3a. AVENIDA 4-10 Z. 9

6. Nombre del operador (Operator Name)

7. Domicilio del operador (Address of operator)

8. Se certifica por el presente que la aeronave arriba descrita ha sido debidamente inscrita en el (It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the) LP 4 FOLIO 360 de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional, de fecha 07 de diciembre de 1944, y con la Ley de Aviación Civil de Guatemala (in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated December 7, 1944, and the Civil Aviation Law of Guatemala).

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

(Firma/Signature):

Director General / General Director

(Firma/Signature):

Registrador Aeronáutico Nacional / National Registry Manager



Licenciado Stefan Darío Luna Castro
REGISTRADOR AERONÁUTICO NACIONAL

Fecha de Expedición (Issue Date) 23 DE SEPTIEMBRE 2011

Observaciones / Comments: COLORES: VERDE Y BLANCO Y DORADO
AÑO DE FABRICACION: 1979

Fernando Larena

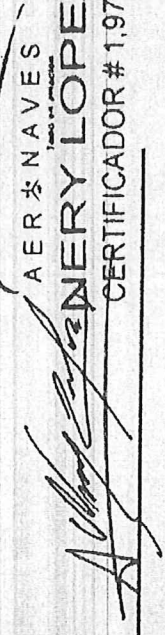
ANEXO “D”

**Certificaciones de
Mantenimiento del
Fuselaje, Motor y Hélice.**

YEAR 20 DATE	RECORDING TACH TIME	TODAY'S FLIGHT	TOTAL TIME IN SERVICE	Description of Inspections, Tests, Repairs and Alterations Entries must be endorsed with Name, Rating and Certificate Number of Technician or Repair Facility. (See back pages for other specific entries.)
AERONAVES, S.A. CERTIFICA: QUE EL AVION CESSNA MODELO U206G s/n: U206-05013 CON MATRICULA TG-MEM HA SIDO INSPECCIONADO DE ACUERDO AL MANUAL DE MANTENIMIENTO DEL FABRICANTE Y SE DETERMINO EN CONDICION AERONAVEGABLE. SE REALIZO SERVICIO DE 50 HORAS. FECHA: 17-mar-25 TACH: 3770.80 ACFTT: 3770.80 ORDEN DE TRABAJO: 8808 AERONAVES				
Trabajos realizados: Se realizo reemplazo de pastillas de freno lado derecho p/n: 066-10500. Se reviso liquido de frenos. Se calibraron llantas. Se realizo reemplazo de bombilla taxi p/n: 4594. Se realizo inspección en tren de nariz, se realizo de tornillería nueva.				
AERONAVES, S.A. DGAC/G-007-2005 NERY LOPEZ Lic TIPO I DGAC 1974  AERONAVES NERY LOPEZ CERTIFICADOR #1,974				

YEAR 20	DATE	RECORDING TACH TIME	TODAY'S FLIGHT	TOTAL TIME IN SERVICE	Description of Inspections, Tests, Repairs and Alterations Entries must be endorsed with Name, Rating and Certificate Number of Technician or Repair Facility (See back pages for other specific entries.)
					AERONAVES, S.A. CERTIFICA: QUE EL MOTOR MARCA CONTINENTAL MODELO IO-520-F13B s/n: 810025-R INSTALADO EN LA AERONAVE CON MATRICULA TG-MEM HA SIDO INSPECCIONADO DE ACUERDO AL MANUAL DE MANTENIMIENTO DEL FABRICANTE D2070-3-13 Y SE DETERMINO EN CONDICION AERONAVEGABLE. SE REALIZO SERVICIO DE 50 HORAS.
		FECHA: 17-mar-25			ORDEN DE TRABAJO: 8808
		TACH: 3770.80			
		TTA: 3770.80			
		TTM: 375.50			
		COMPRESIONES: 78/80, 76/80, 80/80, 74/80, 80/80, 76/80			
		Trabajos realizados:			
		Se realizo cambio de aceite 100AD (12 Litros)			
		Se reemplazo filtro de aceite p/n: CH48110-1.			
		Se realizo limpieza y calibración de bujías, se reemplazaron arandelas M674.			
		AERONAVES, S.A. DGAC/G-007-2005 NERY LOPEZ Lic TIPO I DGAC 1974  AERONAVES NERY LOPEZ CERTIFICADOR # 1,974			

HUB & BLADE INSPECTIONS, REPAIRS AND ALTERATIONS

ar: _____	AERONAVES, S.A. CERTIFICA: QUE HELICE HARTZELL HC-J3YF-1RF s/n: JN886B INSTALADA EN LA	
te: _____	AERONAVE CON LA MATRICULA TG-MEM HA SIDO INSPECCIONADA DE ACUERDO AL MANUAL DE	
xt Inspection e: _____	MANTENIMIENTO DEL FABRICANTE Y SE DETERMINO EN CONDICION AERONAVEGABLE.	
	SE REALIZO SERVICIO 100/ANUAL.	
	FECHA: 27-ago-24	ORDEN DE TRABAJO: 8621
	TACH: 3714.10	
	ACFTT: 3714.10	
	PTT: 318.80	
	AERONAVES	
	Trabajos realizados:	
	Se realizo inspección en gobernador, no se encontraron fugas.	
	Se realizo inspección en spinner, no se encontraron daños y/o rajaduras.	
	Según Iapproach 2024-17 no se encontraron Ad's nuevos y/o recurrentes.	
	AERONAVES, S.A.	
	DGAC/G-007-2005	
	NERY LOPEZ	
	Lic TIPO I DGAC 659	
	 AERONAVES NERY LOPEZ CERTIFICADOR # 1,974	

xt Inspection e: _____	Time Since Overhaul
ar: _____	Mech. Cert. # or Repair Station # _____

ANEXO “E”

**Hoja de Datos del
Certificado Tipo de la
aeronave. /Manual de
Vuelo**

		A4CE
		Revision 51
		Textron Aviation
206	U206B	TP206D
P206	U206C	TP206E
P206A	U206D	TU206A
P206B	U206E	TU206B
P206C	U206F	TU206C
P206D	U206G	TU206D
P206E	TP206A	TU206E
U206	TP206B	TU206F
U206A	TP206C	TU206G
206H	T206H	
		October 22, 2024

TYPE CERTIFICATE DATA SHEET NO. A4CE

Type Certificate Holder

Type Certificate Holder Record

I. Model 206, Super Skywagon, 6 PCL-SM (Normal Category), Approved July 19, 1963

Continental IO-520-A

100/130 minimum grade aviation gasoline

For all operations, 2700 r.p.m. (285 b. hp.)

Landplanes

1. McCauley Propeller
Hub: D2A34C58/90AT-8
Diameter: Not over 82 in., not under 80 in.
Pitch settings at 36 in. station:
 Low pitch: 10.3°
 High pitch: 25.8°
 a. Propeller spinner: Cessna 0752004
 b. Hydraulic governor:
 (1) Woodward D210452
 (2) McCauley C290D2/T5 or C290D3/T5

[illegible]

X. Models U206C/TU206C, U206D/TU206D, U206E/TU206E, U206F/TU206F (cont'd)

Models TU206C, TU206D, TU206E, TU206F (cont'd)

Serial Nos. Eligible	U206C, TU206C:	U206-0915 thru U206-1234 (1968)
	U206D, TU206D:	U206-1235 thru U206-1444 (1969)
	U206E, TU206E:	U20601445 thru U20601587 (1970)
	U206E, TU206E:	U20601588 thru U20601700 (1971)
	U206F, TU206F:	U20601701 thru U20601874 (1972)
	U206F, TU206F:	U20601875 thru U20602199 (1973)
	U206F, TU206F:	U20602200 thru U20602579 (1974)
	U206F, TU206F:	U20602580 thru U20602588 and
		U20602590 thru U20603020 (1975)
	U206F, TU206F:	U20603021 thru U20603521 (1976)

XI. Model U206G/TU206G, 6 PCL-SM (Normal Category), Approved June 21, 1976

Model TU206G, S/N U20603522 thru U20604650, 6 PCLM only

Model U206G

Engine	Continental IO-520-F
*Fuel	100/130 min. grade aviation gasoline (S/N U20603522 thru U20604074) 100LL/100 min. aviation grade gasoline (S/N U20602589 and U20604075 and On)
*Engine Limits	Takeoff (5 min.) at 2850 r.p.m. (300 hp.) For all other operations, 2700 r.p.m. (285 hp.)
Propeller and Propeller Limits	<u>Landplane</u> 1. McCauley Propeller Hub: 3A32C90/82NC-2 (S/N U20603522 thru U20604074) Diameter: Not over 80 in., not under 78 in. Pitch settings at 30 in. station: Low pitch: 11.5° High pitch: 28.1° a. Propeller spinner: Cessna 1250909 b. Hydraulic governor: (1) Woodward 210462 (2) McCauley C290D2/T4 or C290D4/T4 2. McCauley Propeller Hub: D3A34C404/80VA-0 (S/N U20602589 and U20604075 and On) Diameter: Not over 80 in., not under 78.5 in. Pitch settings at 30 in. station: Low pitch: 11.0° High pitch: 27.0° a. Propeller spinner: Cessna 1250419 b. Hydraulic governor: McCauley C290D4/T4 <u>Floatplane</u> 1. McCauley Propeller Hub: D2A34C58/90AT-4 (S/N U20603522 thru U20604074) Diameter: Not over 86 in., not under 84 in. Pitch settings at 36 in. station: Low pitch: 8.0° High pitch: 25.0° a. Propeller spinner: Cessna 1250909 b. Hydraulic governor: (1) Woodward 210462 or (2) McCauley C290D2/T4 or C290D4/T4

XI. Model U206G/TU206G (cont'd)**Model U206G (cont'd)**

Propeller and
Propeller Limits (cont'd)

2. McCauley Propeller
Hub: D3A32C90/82NC-2 (S/N U20603522 thru U20604074)
Diameter: Not over 80 in., not under 78 in.
Pitch settings at 30 in. station:
Low pitch: 11.5°
High pitch: 28.1°
a. Propeller spinner: Cessna 1250909
b. Hydraulic governor: McCauley C290D2/T4 or C290D4/T4
3. McCauley Propeller
Hub: D3A34C404/80VA-0 (S/N U20602589 and U20604075 and On)
Diameter: Not over 80 in., not under 78.5 in.
Pitch settings at 30 in. station:
Low pitch: 11.0°
High pitch: 27.0°
a. Propeller spinner: Cessna 1250419
b. Hydraulic governor: McCauley C290D4/T4

Model TU206G

Engine

Continental TSIO-520-M

*Fuel

100/130 min. grade aviation gasoline (S/N U20603522 thru U20604074)
100LL/100 min. aviation grade gasoline (S/N U20604075 and On)

*Engine Limits

Takeoff (5 min.) at 2700 r.p.m., 36.5 in. Hg. mp., 310 hp.
For all operations 2600 r.p.m., 35 in. Hg. mp., 285 hp.

Propeller and
Propeller Limits

1. McCauley Propeller
Hub: D3A34C402/90DFA-10
Diameter: Not over 80 in., not under 78.5 in.
Pitch settings at 30 in. station:
Low pitch: 12.4°
High pitch: 28.5°
Avoid continuous operation between 1850 and 2150 r.p.m. above 24 in. mp.
a. Propeller spinner: Cessna 1250419
b. Hydraulic governor: McCauley C290D4/T2

Model U206G/TU206G

*Airspeed Limits (IAS)
(See NOTE 5)

<u>U20603522 thru U20604074</u>	
Never exceed (U206G)	185 knots
(TU206G)	183 knots
Maximum structural cruising (U206G)	151 knots
(TU206G)	149 knots
Maneuvering:	
Landplane	120 knots
Floatplane (U206G)	120 knots
Flaps extended	100 knots
<u>U20602589 and U20604075 and On</u>	
Never exceed	183 knots
Maximum structural cruising	149 knots
Maneuvering	120 knots
Flaps extended	100 knots

Data Pertinent to Model Items I thru XI (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. This equipment must include a current Airplane Flight Manual (AFM), effective S/N U20602589 and U20604650 and On.

In addition, the following item of equipment is required: Stall Warning Indicator, Cessna Dwg. 0511062-4.

NOTE 1.

Current weight and balance report including list of equipment included in the certificated empty weight and loading instructions, when necessary, must be provided for each aircraft at the time of original certification. The certificated empty weight and corresponding center of gravity location must include unusable fuel of 10 lbs. at +46 on the 206, P206, and U206, unusable fuel of 12 lbs. at +46 on the 206 Series (A through G, as applicable to P, TP, U, and TU through S/N U20604649) and 24 lbs. at +48 on TU206 and U206 Series, S/N U20602589 and U20604650 and On, and undrainable oil of 0.0 lb. at -19.4 through S/N U20603020 and full oil of 22.5 lbs. at -19.4 for S/N U20602589 and U20603021 and On.

NOTE 2.

The following placards must be displayed as indicated:

A. Applicable to Models 206, P206, and U206 Landplane and Floatplane**(1) In full view of the pilot:****(a) VFR flight only.**

"This airplane must be operated as a normal category airplane in compliance with the operating limitations as stated in the form of placards, markings, and manuals. No acrobatic maneuvers including spins approved.

MAXIMUMS

Maneuvering 138 m.p.h. - CAS
 Design weight 3300 lb. (3500 lb.) (Note: () indicates floatplane)
 Flight maneuvering load factors:
 Flaps up +3.8, -1.52 Flaps down +3.00 (+2.75)
 Altitude loss in stall recovery 200 ft. (240 ft.)
 Flap extension speed 110 mph. -CAS
 Airplane is controllable in 20 knots (12 knots) crosswinds.
 Known icing conditions to be avoided.
 This airplane is certified for the following flight operations as of date of original airworthiness certification:

VFR-DAY-NIGHT"**(b) VFR or IFR flight**

"This airplane must be operated as a normal category airplane in compliance with the operating limitations as stated in the form of placards, markings, and manuals. No acrobatic maneuvers including spins approved.

MAXIMUMS

Maneuvering 138 mph. - CAS
 Design weight 3300 lb. (3500 lb.) (Note: () indicates floatplane)
 Flight maneuvering load factors:
 Flaps up +3.8; -1.52 Flaps down +3.00 (+2.75)
 Altitude loss in stall recovery 200 ft. (240 ft.)
 Flap extension speed 110 m.p.h. - CAS
 Airplane is controllable in 20 knot (12 knot) crosswinds.
 Known icing conditions to be avoided.
 This airplane is certified for the following flight operations as of date of original airworthiness certification:

VFR-IFR-DAY-NIGHT"

Data Pertinent to Model Items I thru XI (cont'd)**NOTE 5.**

The marking of the airspeed indicator with IAS provides an equivalent level of safety to CAR 3.757 when the approved airspeed calibration data presented in Section V of the Pilots Operating Handbook listed below is available to the pilot.

U206F	Cessna P/N D1065-13	
TU206F	Cessna P/N D1066-13	
U206G	Cessna P/N D1090-13	S/N U20603522 thru U20604074
TU206G	Cessna P/N D1091-13	S/N U20603522 thru U20604074
U206G	Cessna P/N D1118-13	S/N U20604075 thru U20604649
TU206G	Cessna P/N D1119-13	S/N U20604075 thru U20604649
U206G	Cessna P/N D1147-13PH	S/N U20602589 and U20604650 thru U20605309
TU206G	Cessna P/N D1148-13PH	S/N U20604650 thru U20605309
U206G	Cessna P/N D1182-13PH	S/N U20605310 thru U20605919
TU206G	Cessna P/N D1183-13PH	S/N U20605310 thru U20605919
U206G	Cessna P/N D1203-13PH	S/N U20605920 thru U20606439
TU206G	Cessna P/N D1204-13PH	S/N U20605920 thru U20606439
U206G	Cessna P/N D1222-13PH	S/N U20606440 thru U20606699
TU206G	Cessna P/N D1223-13PH	S/N U20606440 thru U20606699
U206G	Cessna P/N D1240-13PH	S/N U20606700 thru U20606788
TU206G	Cessna P/N D1241-13PH	S/N U20606700 thru U20606788
U206G	Cessna P/N D1261-13PH	S/N U20606789 thru U20606846
TU206G	Cessna P/N D1262-13PH	S/N U20606789 thru U20606846

NOTE 6.

14-volt electrical system (206 series thru S/N U20604074)
 28-volt electrical system (206 series, S/N U20602589 and U20604075 and On)

In addition to the above placards, the prescribed operating limitations indicated by an asterisk (*) under Sections I through XI of this data sheet must also be displayed by permanent markings.

XII. Model 206H, 6 PCLM (Normal Category), Approved November 26, 1997

Engine	Lycoming IO-540-AC1A5, Rated 300 Horsepower		
Fuel	100/100LL minimum grade aviation gasoline		
Engine Limits	For all operations, 2700 RPM		
Propeller and Propeller Limits	1. McCauley Constant Speed Propeller Hub: B3D36C432/80VSA-1 Diameter: Not over 79 in., not under 77.5 in. Pitch settings at 30 in. station: Low pitch: 12.6° High pitch: 30.0° a. Propeller spinner: Cessna 2150151 b. Hydraulic governor: McCauley DC290D1/T37		
Airspeed Limits	Maneuvering	125 Knots IAS	(123 Knots CAS)
	Max. Structural Cruising	149 Knots IAS	(147 Knots CAS)
	Never Exceed	182 Knots IAS	(180 Knots CAS)
	Flaps Extended	100 Knots IAS	(100 Knots CAS)
CG Range	Normal Category: Aft Limits: 49.7 inches aft of datum at 3600 lb. or less. Forward Limits: Linear variation from 42.5 inches aft of datum at 3600 lb. to 33.0 inches aft of datum at 2500 lb.; 33.0 inches aft of datum at 2500 lb. or less.		
Empty Wt. C.G. Range	None		

PERFORMANCE-
SPECIFICATIONS

CESSNA
MODEL U206G

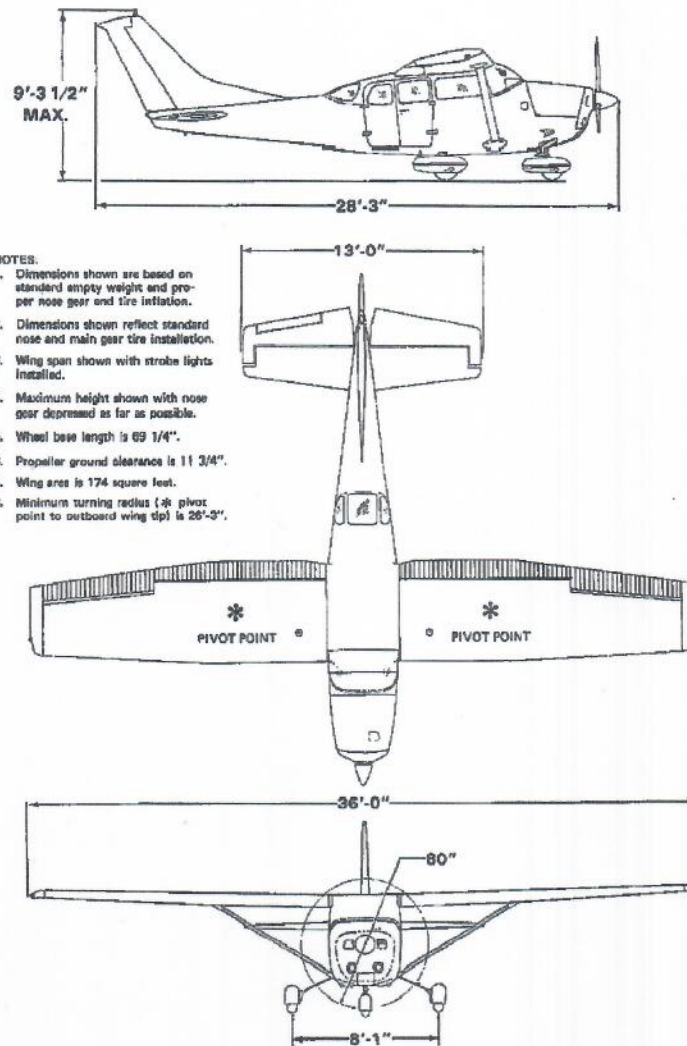
PERFORMANCE - SPECIFICATIONS

SPEED:	
Maximum at Sea Level	156 KNOTS
Cruise, 75% Power at 8500 Ft	147 KNOTS
CRUISE: Recommended lean mixture with fuel allowance for engine start, taxi, takeoff, climb and 45 minutes reserve.	
75% Power at 8500 Ft	Range 680 NM
88 Gallons Usable Fuel	Time 4.7 HRS
Maximum Range at 10,000 Ft	Range 900 NM
88 Gallons Usable Fuel	Time 7.7 HRS
RATE OF CLIMB AT SEA LEVEL	920 FPM
SERVICE CEILING	14,800 FT
TAKEOFF PERFORMANCE:	
Ground Roll	900 FT
Total Distance Over 50-Ft Obstacle	1780 FT
LANDING PERFORMANCE:	
Ground Roll	735 FT
Total Distance Over 50-Ft Obstacle	1395 FT
STALL SPEED (KCAS):	
Flaps Up, Power Off	62 KNOTS
Flaps Down, Power Off	54 KNOTS
MAXIMUM WEIGHT:	
Ramp	3612 LBS
Takeoff or Landing	3600 LBS
STANDARD EMPTY WEIGHT:	
Stationair 6	1928 LBS
Stationair 6 II	1989 LBS
Utility Stationair 6	1882 LBS
Utility Stationair 6 II	1942 LBS
MAXIMUM USEFUL LOAD:	
Stationair 6	1684 LBS
Stationair 6 II	1623 LBS
Utility Stationair 6	1730 LBS
Utility Stationair 6 II	1670 LBS
BAGGAGE ALLOWANCE	180 LBS
WING LOADING: Pounds/Sq Ft	20.7
POWER LOADING: Pounds/HP	12.0
FUEL CAPACITY: Total	92 GAL.
OIL CAPACITY	12 QTS
ENGINE: Teledyne Continental, Fuel Injection	IO-520-F
300 BHP at 2850 RPM (5-Minute Takeoff Rating)	
285 BHP at 2700 RPM (Maximum Continuous Rating)	
PROPELLER: 3-Bladed Constant Speed, Diameter	80 IN.

The above performance figures are based on the indicated weights, standard atmospheric conditions, level hard-surface dry runways and no wind. They are calculated values derived from flight tests conducted by the Cessna Aircraft Company under carefully documented conditions and will vary with individual airplanes and numerous factors affecting flight performance.

SECTION 1
GENERAL

CESSNA
MODEL U206G



- NOTES:
1. Dimensions shown are based on standard empty weight and proper nose gear and tire inflation.
 2. Dimensions shown reflect standard nose and main gear tire installation.
 3. Wing span shown with strobe lights installed.
 4. Maximum height shown with nose gear depressed as far as possible.
 5. Wheel base length is 69 1/4".
 6. Propeller ground clearance is 11 3/4".
 7. Wing area is 174 square feet.
 8. Minimum turning radius (from pivot point to outboard wing tip) is 26'-3".

Figure 1-1. Three View

ANEXO “F”

Reporte de Meteorología.



Instituto Nacional de
**Sismología, Vulcanología,
Meteorología e Hidrología**

**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN Y SERVICIOS METEOROLÓGICOS
Oficio PRONÓSTICOS**

Guatemala, 18 de agosto de 2025

Señor

Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos
Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-
Presente

Señor Del Cid:

Por este medio me permito saludarle, al mismo tiempo doy respuesta a su oficio UIA-249-2025/KSDC/sr donde solicita el estado del tiempo en forma detallada del aeropuerto internacional La Aurora, ubicado en zona 13 de la ciudad capital, del día 14 de agosto de 2025 de 20:00 y 21:00 UTC. Tomando en cuenta los datos de la estación más cercana la cual está ubicada en el aeropuerto La Aurora:

MGGT 142000Z 12006KT 9999 SCT020 28/14 Q1022 A3018=

Viento del sureste con 6 nudos de velocidad, visibilidad horizontal ilimitada, nubosidad dispersa a 2,000 pies de altura, temperatura ambiente de 28°C, temperatura de punto de rocío de 14°C, altímetro 1022 en milibares, 30.18 en pulgadas.

MGGT 142100Z 18008KT 9999 FEW020 FEW024CB 27/14 Q1022 A3018 RMK FEW200 CB SW=

Viento del sur con 8 nudos de velocidad, visibilidad horizontal ilimitada, pocas nubes a 2,000 y pocas nubes de cumulonimbus a 2,400 pies de altura, temperatura ambiente de 27°C, temperatura de punto de rocío de 14°C, altímetro 1022 en milibares, 30.18 en pulgadas, en observaciones pocas nubes a 20,000 pies de altura y un cumulonimbus al suroeste de la estación.

Sin más que agregar, me suscribo, atentamente.


**Pronosticador de Turno
Oficina de Análisis y Pronósticos
INSIVUMEH**

UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
D.G.A.C.

RECIBIDO
HORA: 18:00
FIRMA: 