



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE ANALISIS DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE
AVIACION
COMISIÓN INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA DE ACCIDENTES E
INCIDENTES DE AVIACIÓN

SESION 003 DE LA COMISIÓN INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE AVIACIÓN CELEBRADA EL DÍA
19 DE FEBRERO DE 2016

Matrícula: N2881R
Numero expediente: ACC/DT/AF/A/043/2014MMSF

RESUMEN

El día 05 de noviembre de 2014, a las 12:52 horas se accidentó la aeronave marca Cessna, modelo 182K, número de serie VER 1 matrícula N2881R, propiedad del piloto al mando de este equipo, el Sr. VER 2 de VER 2 años, piloto privado de ala fija FAA número VER 2 fungiendo como copiloto el Sr. VER 3 de VER 3 años con licencia FAA de piloto privado de ala fija número VER 3. Estando vigentes licencias y certificados médicos de ambos tripulantes, y dos pasajeras abordo.

La aeronave despegó de La Paz, B.C.S., México a las 09:29 horas (16:29 UTC¹) con destino a Calexico, CA, EUA, señalando contar combustible para una autonomía de 5 horas, un tiempo estimado al destino de 3 horas, a una velocidad de crucero de 120 nudos y una altitud de 8,500 pies, bajo las reglas de vuelo visual.

La informadora de vuelo del aeropuerto de San Felipe (MMSF) señaló que a las 12:28 horas (20:28 UTC²) se reportó el piloto de la aeronave N2881R, quien le informó que despegó de La Paz (MMLP) con destino Calexico (KCXL), por lo que procede a proporcionarle información meteorológica de la estación y señalando que no existían tráficos sobrevolando, instantes después se vuelve a comunicar el piloto del N2881R, para pedir datos para aterrizar y poder realizar abastecimiento de combustible. La informadora de vuelo nuevamente le indica presencia de viento estimado del norte de 28 nudos, señalándole la pista en uso, datos de altímetro y confirmando que no existían tráficos en el área, colacionando la información el piloto correctamente, posteriormente el piloto reporta su última posición a 1 milla de la cabecera 31 siendo esta la última comunicación que sostuvieron.

Personal de Torre señala que ubica a esta aeronave a 500 pies sobre el terreno, siguiendo la trayectoria de la pista y aprecia que la aeronave comienza a descender de manera rápida y posteriormente observa que la aeronave se precipita contra terreno.

Personal del CREI observa que la aeronave se precipita a tierra, por lo que acuden a prestar el servicio de rescate, al arribar al sitio dos personas de sexo femenino estaban abandonado la aeronave, y los dos tripulantes se encontraban prensados dentro de la aeronave, realizaron el rescate de las personas de sexo masculino, los cuales fueron trasladados a una clínica de salud de esa localidad.

¹ La Paz, es hora local + 7

² En San Felipe, es hora local + 8

FACT/OCRC/FOI/CCG/MAHG/RRR/MOR

A consecuencia de este accidente la aeronave resultó con daños mayores por impacto, el piloto con lesiones leves, el copiloto con lesiones graves y las dos pasajeras ilesas.

ANALISIS:

Estando próximos al aterrizaje en el aeropuerto de San Felipe, Baja California (MMSF), la aeronave hizo su aproximación por la cabecera 31 aterrizando de manera anticipada y brusca tocando antes de la pista, dando tres impactos contra el terreno, recorriendo 91 metros desde el primer toque hasta detenerse a un costado de la cabecera 31.



La primera huella en el terreno, está ubicada a 91 metros antes de la cabecera 31

La aeronave contaba con los servicios de mantenimiento del planeador, motor y hélice.

El capitán Mr. VER 2 estaba sentado del lado izquierdo, Mr. VER 3, del lado derecho y dos pasajeras sentadas en los asientos de la parte posterior.

Los cinturones de seguridad no le fallaron a ninguno de los cuatro ocupantes de la aeronave.

La aeronave se detuvo a un costado de la cabecera 31 junto al hombro izquierdo de la pista, con daños mayores en la sección de nariz, motor, hélice, ala izquierda, desprendimiento de las piernas izquierda y derecha del tren de aterrizaje y daños en el panel de instrumentos.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE ANALISIS DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE
AVIACION

COMISIÓN INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA DE ACCIDENTES E
INCIDENTES DE AVIACIÓN

De acuerdo con la declaración del piloto al mando y conforme a lo asentado en el plan de vuelo, aterrizan en San Felipe para recargar combustible, señalando que Mr. VER 3 decide realizar el aterrizaje por tener más experiencia.

El aeropuerto de San Felipe, B.C.N., (MMSF) es un aeródromo no controlado que cuenta con Servicio de información de vuelo (AFIS), tiene una pista con los designadores 13-31, con 30 metros de ancho por 1500 m de largo, de superficie de asfalto, en las coordenadas 30°55'53"N 114°48'32"W, a una elevación de 30m (98 ft), cuenta con Oficina de notificación meteorológica, de acuerdo con la información publicada en el PIA AD 2-1 MMSF, y cuenta con cono de viento, instalado conforme a la normatividad.

El investigador de campo señala que las condiciones meteorológicas al momento del accidente fueron proporcionadas por la informadora de vuelo y fueron viento estimado del norte con 28 nudos con pista en uso 31 con el altímetro de 29.98, el resto de la información se obtuvo de la página electrónica de CONAGUA, siendo: techo ilimitado, visibilidad horizontal mayor de 10 millas (P10SM), temperatura ambiente de 23°, viento de los 360° con 28 nudos de intensidad.

La pista está orientada hacia los 310°/ 130° magnéticos, y el viento estaba orientado hacia los 360° con 28 nudos, por lo que se observa que la aeronave N2881R aterrizó con un componente de viento de frente de 14 nudos.

El Centro de Análisis y Pronósticos Meteorológicos Aeronáuticos de SENEAM, proporciono información de las cartas de 1000, 850, 700 y 500 MB y de superficie a las 1500 UTC, se aprecia una inestabilidad en las condiciones de tiempo del aeropuerto de San Felipe.

A consecuencia de este accidente, la aeronave quedó destruida por impacto, con fuga de combustible, las dos pasajeras ilesas, el capitán con lesiones leves y el copiloto con lesiones graves.

- 1) Esta operación se inició en el aeropuerto de La Paz (MMLP) previendo según plan de vuelo 3 horas de vuelo, bajo las Reglas de vuelo visuales, señalándose en la sección C haber dos tripulantes a bordo.
- 2) El representante de la Torre declaró, que la aeronave N2881R se reportó como sobrevuelo MMLP – KCXL (La Paz BC – Caléxico, Ca). Torre señaló que le proporcionó las condiciones meteorológicas de la estación, y momentos después el tripulante de la aeronave con matrícula N2881R solicita instrucciones para regresar y aterrizar en la estación MMSF y recargar combustible, pero insistiendo en que no quería bajar a los pasajeros, destacando la premura por continuar su vuelo hacia su destino final.
- 3) Torre le confirma al tripulante de la aeronave con matrícula N2881R que la Autoridad Aeronáutica le autorizaba a que únicamente realizara los trámites correspondientes de llegada y salida de ese vuelo en esa estación, señalándole nuevamente las condiciones meteorológicas y pista en uso 31 para el aterrizaje, colacionando el piloto el mensaje y hasta entonces procede a aproximarse al aeropuerto MMSF.
- 4) La información meteorológica del lugar del accidente indicaba que había viento de 28 nudos de intensidad proveniente de norte.

- 5) La Informadora de vuelo VER 4 cuenta con curso certificado de Radio Telefonista Aeronáutico Restringido, con fecha del 17 de enero de 2011 emitido por la Escuela de Vuelo C.P.A. Adolfo Müller Contreras.
- 6) Las lesiones recibidas a consecuencia de este accidente a los tripulantes, fueron
- Piloto.- lesiones leves en la cabeza y ambas piernas
 - Copiloto.- lesiones graves en la cabeza, tórax, y ambas piernas y pies, con fractura expuesta de la pierna derecha.

CONCLUSIONES

1. La aproximación al aeropuerto fue no estabilizada, tocando antes de la cabecera 31, el piloto señaló haber tenido el cono de viento a la vista.
2. Los impactos lanzaron a los ocupantes de la aeronave al costado izquierdo de la misma, y es el copiloto quién fue el que lleva los controles el que recibe el "latigazo" del impacto en cabeza, tronco, brazos y piernas, por ser quien venía tripulando esta aeronave.



Posición última del motor, con desprendiendo del mismo de su bancada.

3. Así también se descartó falta de combustible, ya que se contaba con combustible suficiente para realizar esta operación y mucho del mismo se derramó a consecuencia del accidente.
4. Se presume que el haber bajado en MMSF a recargar combustible por observar que tendrían viento de frente en ruta, lo que implica mayor consumo de combustible.
5. Se descartó falla de los sistemas de la aeronave o el motor, debido a los daños observados en los mismos que acusan que estos venían funcionando.
6. Los cinturones de seguridad funcionaron adecuadamente.
7. Este tipo de aeronave no requiere de copiloto, sin embargo el pasajero que estaba en la posición del copiloto, contaba con licencia FAA Airplane Single Engine Land **VER 3** vigente al momento de accidente, incluyendo el examen médico, además de que fue incluido como tripulante en este plan de vuelo.



En el tablero de instrumentos se observan las huellas del tripulante que traía el mando de la aeronave, que este caso fue el copiloto
Nótese la ausencia del timón del copiloto, mismo que se rompe al incrustarse contra el pecho del copiloto
El pedestal se observa cargado por impacto hacia el lado izquierdo.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos determinó como causa probable:

CAUSA PROBABLE

No mantener un adecuado régimen de descenso y velocidad, ocasionando el impacto a 190 metros antes de la cabecera de la pista.

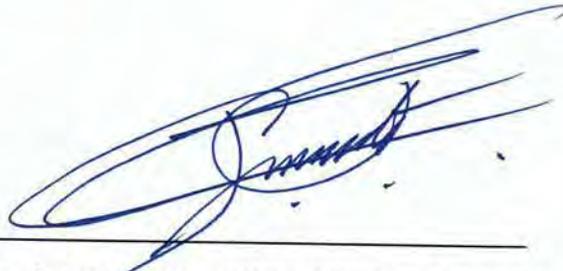
FASE DE VUELO

Aterrizaje.

FACTORES CONTRIBUYENTES

- a) Aproximación no estabilizada.
- b) Alto régimen de descenso.
- c) Manejo de la aeronave.
 - a. Aterrizaje con velocidad significativamente mayor a la velocidad de aproximación de referencia
 - b. Aterrizaje previo a la cabecera de la pista.

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN INVESTIGADORA Y
DICTAMINADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN



ING. JOSÉ ARMANDO CONSTANTINO TERCERO

CED. PROF. 1718542



VER 1

1.- SE ELIMINAN NÚMEROS DE SERIE DE LA AERONAVE, MOTOR Y HÉLICE.

FUNDAMENTO JURÍDICO: ARTICULO 113, FRACCIÓN II, LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; ASÍ COMO EL NUMERAL TRIGÉSIMO OCTAVO DE LOS LINEAMIENTOS GENERALES EN MATERIA DE CLASIFICACIÓN Y DESCLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN, ASÍ COMO PARA LA ELABORACIÓN DE VERSIONES PÚBLICAS

MOTIVACIÓN: POR TRATARSE DE DATOS INDUSTRIALES ÚNICOS DE CADA EQUIPO, COMPONENTE, O PARTE DE LA AERONAVE

VER 2

2.- SE ELIMINA NOMBRE, EDAD Y NÚMERO DE LICENCIA DEL PILOTO DE LA AERONAVE

FUNDAMENTO JURÍDICO: ART. 68, 116 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; 113, FRACCIÓN I DE LA LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA.

MOTIVACIÓN: DATOS DE PERSONA FÍSICA QUE REQUIERAN DE SU CONSENTIMIENTO PARA SU DIFUSIÓN

VER 3

3.- SE ELIMINA NOMBRE, EDAD Y NÚMERO DE LICENCIA DEL COPILOTO DE LA AERONAVE

FUNDAMENTO JURÍDICO: ART. 68, 116 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; 113, FRACCIÓN I DE LA LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA.

MOTIVACIÓN: DATOS DE PERSONA FÍSICA QUE REQUIERAN DE SU CONSENTIMIENTO PARA SU DIFUSIÓN

VER 4

4.- SE ELIMINA NOMBRE DE INFORMADORA DE VUELO

FUNDAMENTO JURÍDICO: ART. 68, 116 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; 113, FRACCIÓN I DE LA LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA.

MOTIVACIÓN: DATOS DE PERSONA FÍSICA QUE REQUIERAN DE SU CONSENTIMIENTO PARA SU DIFUSIÓN