

SESION : 002 / 2016

DE LA COMISION INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA DE  
ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION.

29 / ENERO / 2016

Matrícula: N9280X

Numero expediente: ACC/DT/AF/A/054/2015MMDO

RESUMEN

El día 08 de noviembre de 2015, a las 18:04 horas se accidentó la aeronave marca Piper, modelo PA46-350P-A, número de serie **VER 1**, matrícula N9280X, quedando a media milla náutica de la cabecera 03 rumbo Sur del aeropuerto de Durango, resultando el tripulante y sus cinco ocupantes sin lesiones. Señalando posteriormente el tripulante que el motor perdió potencia durante el ascenso inicial.

ANALISIS:

Después de la carrera de despegue estando en el ascenso inicial el tripulante notificó a Torre de Control que regresaría al aeropuerto porque presentó falta de potencia y en sus instrumentos vio una indicación de alta temperatura en el motor.

- 1) El tripulante, cuenta con licencia de piloto comercial ala fija y también ostenta convalidación FAA, ambas vigentes a la fecha del accidente.
- 2) El tripulante realizó el plan de vuelo electrónico en la ruta Durango - Aeropuerto del Norte.
- 3) A bordo iban 5 ocupantes. (tres adultos y 2 medios) más el tripulante.
- 4) El día de accidente un vigilante transmitió vía radio a la Base de ASA Combustible que una aeronave Nectar solicitaba Turbosina, abocándose personal de esta Base a atender la solicitud.
- 5) Al arribar la unidad C - 130, el personal de ASA Combustible le preguntan a tripulante del N9280X \_que si quería turbosina y cuánto, contestando que 80 litros (40 litros en cada tanque)
- 6) Siendo las 16:49 horas del día 8 de noviembre de 2015, se concluyó el suministro de 80 litros de turbosina por medio de autotanque C-130 de ASA Combustible DGO, a la aeronave marca Piper, modelo PA46-350P-A, número de serie **VER 1**, matrícula N9280X, a solicitud expresa del tripulante y en presencia del mismo. (Remisión 1531233010).

- 7) El tripulante declaró que estando en ascenso inicial que la temperatura del motor estaba en rango rojo y comenzó a perder potencia.

## CONCLUSIONES

- 1) El motor del N9280X es marca Lycoming, modelo TIO-540AE2A, número de serie **VER 1** **VER 1**, el cual contaba con un tiempo total de 2,855.6 horas y un tiempo desde ultima reparación mayor 1,409.5 horas, hélice marca MT Propeller, modelo del núcleo MTV-14-B-195-30 A, número de serie **VER 1** tiempo total 2,855.6 un tiempo desde ultima reparación mayor 1,409.5.
- 2) La capacidad de almacenamiento de combustible de este tipo de aeronaves es de 450 litros
- 3) El día 6 de noviembre de 2015 siendo las 17:01 horas se finalizó la carga de 342 litros de Gas Aviación a la aeronave marca Piper, modelo PA46-350P-A, número de serie **VER 1**, matrícula N9280X (Remisión 1531053018).
- 4) El gas aviación es un combustible para motores de pistón mientras que la turbosina se suministra a los motores de turbina, la mezcla de estos combustibles provocó que el motor marca Lycoming, modelo TIO-540AE2A no lograra quemar dicha mezcla afectando el rendimiento del motor.
- 5) Los trabajadores de ASA Combustibles solicitaron al tripulante le confirmaran la carga de Turbosina en la aeronave N9280X, recibiendo modificaciones de cantidad de combustible a suministrar, inicialmente 40 litros, luego 35 litros por cada lado y finalmente 80 litros (40 litros por lado) pero no recibieron ninguna indicación respecto del tipo de combustible.
- 6) La unidad de ASA Combustible C-130 cuenta con los señalamientos del producto que contiene.
- 7) El fabricante de ésta aeronave dispuso de señalamientos de advertencia, a un costado de los tapones de abastecimientos de combustible, de usar solo combustibles de octanaje 100. El cual se encuentra en idioma inglés.



- 8) ASA Combustibles no cuenta con personal obligado ni capacitado para conocer los tipos de motores ni a dominar el idioma o señalamientos en inglés.
- 9) Es responsabilidad de tripulante verificar las cargas de combustible. Artículo 110 fracción II del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

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

### CAUSA PROBABLE

Aterrizaje de emergencia por disminución de potencia debido a la contaminación del combustible gas avión con otro combustible de mayor octanaje.

### FASE DE VUELO

Ascenso inicial

### FACTORES CONTRIBUYENTES

- a) Falta de conciencia situacional del tripulante, aunado a una complacencia y exceso de confianza así como falta de apego a procedimientos al solicitar y efectuar la carga de combustible.
- b) Conocimiento inadecuado del tripulante acerca de la operación y rendimiento de los motores de embolo.

## RECOMENDACIONES

Como resultado de los hallazgos y conclusiones obtenidas durante esta investigación, la Comisión Investigadora y dictaminadora de accidentes de Aviación, recomienda lo siguiente:

- a) Se recapacite a este tripulante en funcionamiento básico de los motores de pistón.
- b) Se utilice únicamente a personal de Operaciones del aeropuerto para que sea ellos quienes soliciten la presencia de ASA Combustibles. Y no se utilicen ningún otro personal de la terminal aérea, aún y cuando tengan medio de comunicación.
- c) ASA Combustibles asigne personal de su área en plataforma.
- d) ASA Combustibles capacite y autorice a su personal a que no abastezcan combustible si la solicitud de suministro es irregular, notificando a la brevedad toda situación de esta índole a la Autoridad Aeronáutica.

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