

DICTAMEN FINAL DEL ACCIDENTE OCURRIDO A LA
AERONAVE MARCA PIPER MODELO PA-31-325 NUMERO DE
SERIE 31-8212007 OCURRIDO EL DIA 17 DE ENERO DE 2013 A
LAS 13:53 HORAS EN EL AEROPUERTO DE TUXTLA
GUTIERREZ, CHIAPAS

AERONAVE MATRICULA: XB-EZY
EXPEDIENTE: ACCM 002/13 MMTG

RESUMEN:

El día 17 de Enero de 2013 aproximadamente a las 13:34 hr, el piloto de la aeronave marca Piper PA-31-325, matrícula XB-EZY, estableció contacto con la torre de control del Aeropuerto de Tuxtla Gutiérrez (TGZ) solicitando datos para rodaje y despegue, informando que tenía un plan de vuelo bajo las reglas de vuelo visual (VFR) con destino final al aeropuerto de Puebla (PBC).

Siendo las 13:34:44 hrs., Torre TGZ le indica pista en uso 32, (RWY 32) y la dirección e intensidad del viento, que era de los 300 grados de dirección e intensidad de 20 nudos y rachas de hasta 30 nudos, el XB-EZY colaciona y dirige la aeronave a la cabecera 32 de la pista.

A las 13:39 hrs., Torre de Control autoriza el despegue de la aeronave XB-EZY por la pista 32, y le indica que se reporte nivelado a 12,500 pies, asignándole el código transponder 1200, el XB-EZY colaciona, en este momento Torre le informa dirección (330°) e intensidad (20 nudos con rachas de 30 kt) del viento, nuevamente el piloto del XB-EZY contestó que estaba enterado.

Dos minutos después iniciada la carrera de despegue el piloto del XB-EZY reporta "abortamos el despegue..." y expresa su intención de hacer pruebas en plataforma "...solicito autorización para ir a plataforma a realizar pruebas", no indica cuales, se distingue que no existe obligación de TWR de obtener esta información.

A las 13:46:18 hrs., Torre TGZ le da la indicación al XB-EZY que continúe por el rodaje C (Charly) a plataforma general, estando próximo a plataforma de aviación general el piloto solicita autorización para continuar a posición de despegue, el controlador le pregunta si va a continuar con su plan de vuelo normal, el piloto responde que sí y le da instrucciones para que proceda a la pista 32.

Siendo las 13:50:15 hrs., nuevamente se le autoriza el despegue, y se le indica que llame cuando este nivelado a 12500 pies y se le proporciona al código transponder 1200 y se le vuelve a proporcionar dirección e intensidad del

viento (330° con 20 nudos y rachas de 30 kt). El XB-EZY se da por enterado al colacionar las indicaciones de TWR.

A las 13:52 TWR avisa a los bomberos que un avión "había explotado"¹.

ANALISIS

1.- El piloto se disponía a realizar un vuelo bajo las reglas visuales con destino final en Puebla (PBC) y se comunicó con TWR TGZ, solicitó datos de rodaje y despegue, se le autorizó la pista 32 indicándosele que el viento era de los 300° con 20 nudos y rachas de 30 nudos.

2.- El piloto se da por enterado e inicia su maniobra, solo que después de algunos minutos reporta con torre que el despegue fue discontinuado, NO revela la causa de la interrupción del despegue, tampoco TWR TGZ le solicitó información acerca del motivo del regreso, (causa e intenciones); pidiendo ir a plataforma para efectuar pruebas, sin precisar tipo de prueba y a que parte y/o componente de la aeronave se le harían dichas pruebas, TWR TGZ le indica que continúe por la calle de rodaje Charly (C) para dirigirse a la plataforma general, el piloto minutos después notifica su intención de proseguir su rodaje a la posición de despegue., TWR lo cuestiona sobre sus intenciones de proseguir con su plan de vuelo y el piloto responde que sí va a continuar.

En el segundo despegue el XB-EZY, estando iniciando el despegue la aeronave utiliza prácticamente la mitad de la longitud de la pista, y aproximadamente a tres cuartos de la longitud de la pista presenta una guiñada hacia la izquierda de su trayectoria perdiendo algo de altura, perdiendo potencia y velocidad entrando en un inicio de cabeza de barrena hacia la derecha de la pista, impactándose contra el terreno e incendiándose, como resultado de este accidente fallecen los dos tripulantes y los seis pasajeros (tres adultos y tres menores), la aeronave quedo destruida por impacto y fuego.

PRUEBAS A SISTEMAS Y COMPONENTES

Los daños por impacto y fuego a la aeronave y sus componentes dañaron prácticamente toda la aeronave, salvo el interior de los motores, a los cuales se les realizó la apertura e inspección por parte de la Comisión Investigadora observando que el motor uno (izquierdo) estaba inoperativo por falla de componente y el motor dos (derecho) operativo, las palas de las hélices de ambos motores no acusan daños que prueben que estas estaban funcionando con potencia, además ambas hélices estaban perfiladas y sus palas únicamente muestran daños por impacto contra el terreno, sin estar rotando, señal que no contaban con potencia ninguno de los dos motores, y en general el estado de los motores señalaban haber contado con un mal mantenimiento.

¹ Los tiempos anotados corresponden a la señalada en la transcripción magnetofónica pero en hora local.

CONCLUSIONES:

1.- El primer despegue fue descontinuado, y solicitaron efectuar pruebas en plataforma, que, o no fueron las adecuadas, suficientes o simplemente no se llevaron a cabo ya que, la aeronave no llegó a plataforma y cuatro minutos después la tripulación del XB-EZY solicitó continuar con el despegue, y a pesar que la torre lo inquirió sobre la continuación de la operación, el piloto indicó que era afirmativo sin hacer ninguna mención del resultado de sus pruebas, si es que las llevó a cabo (duda razonable), ignorándose por qué no llegó hasta plataforma para efectuarlas y aplicar un criterio de mayor seguridad esperando que la aeronave fuera revisada por personal especializado y de esa manera operar con un mayor margen de seguridad.

2.- La aeronave continuó con su operación, con seis pasajeros, dos tripulantes y tanques prácticamente con toda su capacidad para efectuar su ruta de Tuxtla a Puebla, estimándose que tenía un sobrepeso de alrededor del 10% del peso máximo de despegue certificado, temperatura ambiente de 21°C y rachas de viento de hasta 30 nudos.

3.- Durante el segundo despegue (ya con menos peso debido al consumo de combustible realizado en el primer intento de despegue y rodajes subsecuentes) se observó un régimen de ascenso bajo, inusual para este tipo de equipo, que la XB-EZY efectuó una breve guiñada hacia la izquierda y posteriormente se desplomó hacia la derecha con un inicio de cabeza de barrena, impactándose con el terreno incendiándose, resultando pilotos y pasajeros con lesiones fatales y la aeronave destruida por impacto y fuego.

DICTAMEN FINAL:

“IMPACTO CONTRA EL TERRENO E INCENDIO DE LA AERONAVE AL DESPLOMARSE CON UN INICIO DE CABEZA DE BERRENA AL NO MANTENER LA VELOCIDAD REQUERIDA PARA CONTINUAR EL DESPEGUE CON UN MOTOR INOPERATIVO.”

FASE DE VUELO:

DESPEGUE, Ascenso Inicial.

FACTORES CONTRIBUYENTES

1. Falta de capacidad y pericia de los tripulantes en el equipo para atender la emergencia por falla de uno de los motores estando en fase de ascenso inicial con sobrepeso en el equipo debido a un planeamiento operativo inadecuado.
2. Mantenimiento inadecuado a los sistemas y componentes de la aeronave.
3. Falta de capacidad de la tripulación para calcular el peso de la aeronave, iniciando operación con sobrepeso respecto al peso máximo de despegue certificado.
4. Pérdida de potencia del motor uno por probable falla de la bomba de combustible aunado a un mantenimiento inadecuado.

RECOMENDACIONES

Se solicitó se practique una auditoria al taller que le realizó trabajos de mantenimiento a esta aeronave y sus motores, con el fin de verificar si los trabajos, formatos de los servicios, etc., corresponden a los que se tienen aceptados por el fabricante y la Dirección General de Aeronáutica Civil, y éstos fueron aplicados adecuadamente.

Se recomienda que personal asignado a los servicios de TWR control de tráfico (terrestre) esté obligada a solicitar información cuando la tripulación reporte directa o indirectamente la existencia de fallas en componentes, equipos, etc. y le sea notificada esta situación a la Autoridad Aeronáutica de inmediato.

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



ING. JOSÉ ARMANDO CONSTANTINO TERCERO
CED. PROF. 1718542

ps *HQ*
JACT/RRR/CCG/FOJ/ORCR/MHHG