

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Subsecretaría de Transporte

Dirección General de Aeronáutica Civil

Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación



SCT

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

ACCIDENTE DE AVIACION

EXP. No.

ACCM015/2013PCE

Aeronave: Marca CESSNA, Modelo 182C, Matrícula XA-SLO, año de fabricación 1960  
Propietario: AERÓSAAB S. A. DE C. V.  
Lugar: Carretera Federal Playa del Carmen-Tulum km 288, Municipio de Playa del Carmen Solidaridad, Quintana Roo.  
Hora y fecha: 13:30 horas (1745 UTC); 26 de marzo de 2013.

**SESION: 018 / 2018**  
**INFORME FINAL DE LA COMISIÓN INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA DE**  
**ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CELEBRADA EL DÍA**  
**20 / NOVIEMBRE / 2018**

**Matrícula: XA-SLO**  
**Expediente: 015/13**

**RESUMEN**

El día 26 de marzo del 2013 a las 13:40 hora local de Playa del Carmen, Quintana Roo (1940 UTC), se accidentó la aeronave marca CESSNA, modelo 182C, matrícula XA-SLO, propiedad de AEROSAAB S. A. de C. V., despegó del aeródromo de Playa del Carmen por la pista 29, con destino a Cozumel; en declaración del tripulante comenta que apenas alcanzó los 150 pies de altura se presenta un paro de motor, y al no tener suficiente altura le fue imposible retornar al aeródromo así como tampoco le permito llegar a un campo de golf cercano y el único espacio que tenía fue la Carretera Federal "Playa de Carmen-Tulum" por lo que decidió hacer su aterrizaje en ella, hizo su toque, recorre algunos metros sobre la carretera golpeando contra una palmera y después derrapa hasta detenerse, la aeronave obtuvo daños mayores, abordó se encontraba 1 pasajero y el piloto quienes salieron ilesos.

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación señala que el presente informe final esta emitido con base en los Artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción XVI, sub-fracción XVI.5, 9, y 21 fracción XXIII del Reglamento Interior de la SCT; 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y 7.9 Manual de Organización de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Circular Obligatoria CO AV-83.1/07 que advierte que:

El presente informe final es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIDAIA), de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT), respecto a las circunstancias en que se produjeron los sucesos objeto de esta investigación, identificando la causa probable y haciendo recomendaciones de carácter preventivo para todo concesionario, permisionario, operador aéreo y personal técnico aeronáutico que interviene durante la operación de una aeronave.

De acuerdo con lo señalado por el Anexo 13 (Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación), editado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); los artículos 81 de la Ley de Aviación Civil y 185 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, los cuales establecen que el objeto principal de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación será prevenir y evitar la producción o reincidencia de eventos similares. El propósito de esta actividad no es determinar la culpabilidad o responsabilidad civil o penal de los involucrados en el suceso.

Consecuentemente, la difusión, distribución, copia y otro uso de la información que se haga de este informe final con fines distintos a la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

## INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

De acuerdo con las observaciones del investigador de campo: la aeronave despegó del aeródromo de Playa del Carmen con destino a Cozumel con y al alcanzar una altura aproximada de entre 150 y 200 pies, se presenta un paro de motor por lo que el piloto no tenía la suficiente altura para regresar al aeródromo y decide buscar un espacio el cual encuentra en la carretera Federal Playa de Carmen-Tulum km 288, decidiendo hacer un viraje a la izquierda para aterrizar en los carriles de la carretera; durante su carrera de aterrizaje golpea contra una palmera que se encontraba sobre el camellón ocasionándole daños mayores a la aeronave. El pasajero no tuvo ninguna lesión, saliendo de la aeronave por su propio pie. El piloto presenta una pequeña herida en el brazo izquierdo pero sale por su propio pie.

De acuerdo a declaraciones de testigos a periodistas mencionan que al momento del accidente se estaban presentado ráfagas de viento que empujaron a la pequeña aeronave a impactarse.



Localización de las palmeras donde impacto

Daños de la aeronave por impacto con palmeras

## LESIONES

| <i><b>XA-SLO</b></i> | <b>FATALES</b> | <b>GRAVES</b> | <b>LEVES</b> | <b>ILESOS</b> |
|----------------------|----------------|---------------|--------------|---------------|
| <i>Piloto</i>        | 0              | 0             | 1            | 0             |
| <i>Pasajeros</i>     | 0              | 0             | 0            | 1             |
| <i>Total</i>         | 0              | 0             | 1            | 1             |

## DAÑOS A LA AERONAVE

De acuerdo con las observaciones del investigador de campo, la aeronave tuvo daños estructurales de consideración los cuales consisten en: Desprendimiento del tren de aterrizaje principal izquierdo, daños mayores en el fuselaje, en ambas semi-alas, en el parabrisas, en los montantes, en el núcleo de la hélice y en el empenaje.

## DATOS DEL TRIPULANTE

El Capitán era titular de la licencia de Piloto Comercial de Ala Fija con vigencia al 15 de octubre de 2014, contaba con capacidad para volar aeronaves de hasta 5,700 kg, Instrumentos, Multimotor, Tierra; asimismo con examen médico vigente hasta el 26 de septiembre de 2013; tenía un total de 790:10 horas de vuelo, de las cuales 335:15 horas IFRs y en este equipo 108:50 horas.

El día 02 de octubre de 2012 acreditó el curso ALAR.  
El día 03 de octubre de 2012 acreditó el curso CFIT.  
El 14 de septiembre de 2012 acreditó el curso de emergencias.

## CONDICIONES METEOROLÓGICAS

Las condiciones meteorológicas de acuerdo con la investigación de campo, en el momento del accidente eran: 08 millas de visibilidad, temperatura ambiente de 23°C y una intensidad del viento de 15 nudos.

## DATOS DE LA AERONAVE

### PLANEADOR

Marca: CESSNA

| MODELO | TIEMPO TOTAL   | T. U. R. M.    |
|--------|----------------|----------------|
| 182C   | 8,095:28 horas | 3,627:58 horas |

### MOTOR

Marca: CONTINENTAL

| MODELO  | TIEMPO TOTAL   | T. U. R. M.    |
|---------|----------------|----------------|
| O-470-R | 5,967:53 horas | 1,498:53 horas |

### HELICE

Marca: Mc CAULEY

| MODELO DE NUCLEO | TIEMPO TOTAL | T. U. R. M. |
|------------------|--------------|-------------|
| 2A34C66-NP       | DESC         | 301:56      |

El Certificado de Aeronavegabilidad No. 20121702, Categoría: Normal, expedido el 26 de mayo del 2012, servicio comercial, no. pasajeros 4 y tripulación 1 piloto.

De acuerdo con la información de la última revalidación del certificado de aeronavegabilidad, el control de directivas y boletines de servicio, los servicios programados y los componentes limitados por tiempo, se tiene un control adecuado del mantenimiento de la aeronave.

## ANALISIS

### Hallazgos:

1. No se encontró evidencia que el tripulante hubiera recibido los cursos de CRM/ADM
2. En la declaración del tripulante se menciona que tuvo paro de motor.
3. En el reporte del taller se indica que no encontraron evidencias de un mal funcionamiento del motor que causara el paro del mismo, así como tampoco se observó combustible contaminado.

La comisión Investigadora y Dictaminadora de accidentes e incidentes de aviación, con fundamento en los artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26 y 36 fracción XXVII de la ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción XVI, sub-fracción XVI 5, 9 y 21 fracción XXIII del reglamento Interior de la SCT; 189 Y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y 7,9 Manual de Organización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como los factores Causales de este suceso:

## CAUSA PROBABLE

“IMPACTO CONTRA EL TERRENO DEBIDO A RÁFAGAS DE VIENTO DESENTENTES DURANTE EL ASCENSO”

## FASE DE OPERACIÓN

Despegue

## FACTORES CONTRIBUYENTES

- Pérdida de potencia motriz.
- Bajo régimen de ascenso
- Inadecuada toma de decisión para el manejo de la emergencia.

## RECOMENDACIONES

Como resultado de los hallazgos donde se indica que no se realizó una correcta operación durante el despegue; esta Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, recomienda:

Rec.----/2018 A la empresa / AEROSAAB

1. Tener control de los programas de vuelo
2. Cumplir con el programa de cursos de toma de decisión CRM/ADM.

Rec. ----/2018 A la tripulación

1. Cumplir cabalmente con los procedimientos de revisión de la aeronave antes del vuelo.

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



---

ING. JOSÉ ARMANDO CONSTANTINO TERCERO.  
CED. PROF. 1718542