Informe Final

EXP. No. ACC/DT/AF/B/005/2017 MMDO

Incursión en Pista de Semoviente

Cessna, TU206G, XA-UIL

Aeródromo Alizal en el municipio de Tamazula (ALX), Durango

10 de febrero de 2017

SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN DE ANÁLISIS DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN
COMISIÓN INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

Resumen

El día 10 de febrero de 2017 a las 12:50 horas (1850 UTC) aproximadamente, la aeronave marca Cessna modelo TU206G matrícula XA-UIL realizaba un vuelo partiendo del aeródromo Alizal en el municipio de Tamazula (ALX), Durango, al Aeropuerto Internacional de Culiacán (MMCL), Sinaloa, de servicio privado del propietario Servicios Aéreos Tamazula, S. A. de C. V., durante la carrera de despegue la aeronave impacta contra un semoviente (cerdo) haciendo que el piloto perdiera el control de la aeronave terminando impactándose contra el terreno perdiendo la vida el tripulante y dos pasajeros, otros dos pasajeros resultaron con lesiones leves.

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación señala que el presente informe final de dictamen 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, y se 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.

Este informe final fue concluido y aprobado por la comisión investigadora y dictaminadora de accidentes aéreos durante la sesión 014/2018 celebrada el 25 de octubre de 2018.

Blvd. Adolfo López Mateos 1990, piso 4 Col. Los Alpes Tlacopac, Del. Álvaro Obregón, C.P. 01010, México, D.F.

1. Información sobre los hechos

Reseña del vuelo: El día 10 de febrero de 2017 a las 12:50 horas (1850 UTC) aproximadamente, la aeronave marca Cessna modelo TU206G matrícula XA-UIL realizaba un vuelo partiendo del aeródromo Alizal en el municipio de Tamazula (ALX), Durango, al Aeropuerto Internacional Federal de Culiacán (MMCL), Sinaloa, de servicio privado del propietario Servicios Aéreos Tamazula, S. A. de C. V., conforme a los reportes de comandancia, las condiciones meteorológicas eran: Cielo despejado, visibilidad de 12 millas estatutas y temperatura de 24°C. Durante la carrera de despegue la aeronave impacta contra un semoviente (cerdo) haciendo que el piloto perdiera el control de la aeronave, intentando el despegue sin lograrlo, por lo que termina impactándose contra árboles hasta caer en un barranco; perdiendo la vida el tripulante y dos pasajeros, otros dos pasajeros más, resultaron con lesiones leves.

Daños ocasionados a la aeronave: En cabina y el fuselaje consumidos por el fuego, desprendimiento de las ruedas del tren de aterrizaje, daños mayores a tren de nariz, estabilizador vertical, motor y hélice por impacto y fuego, desprendimiento de la semi-ala izquierda y del elevador izquierdo.

Información sobre el personal de vuelo: Piloto al mando con licencia de Piloto Comercial de Ala Fija, vigente hasta el 12 de agosto de 2018 con capacidades de Hasta 5,700kgs, Instructor de vuelo, Multimotor, Instrumentos, Tierra, R.T.A.R. y examen médico vigente hasta el 28 de mayo de 2017, tiene un total de horas de vuelo de 7,229:20 horas y 632:50 horas por Instrumentos.

El 13 de julio de 2015 tomó el curso "C.F.I.T (Controlled Fligth Into Terrain)".
El 23 de agosto de 2016 tomó el curso "A.L.A.R. (Approach and Landing Accident Reduction)".

Información de la aeronave: La aeronave contaba al momento del accidente con un certificado de aeronavegabilidad número 20156426 emitido por la Autoridad Aeronáutica, vigente hasta 07 de junio de 2017, acreditando que se encontraba aeronavegable. La aeronave contaba con una configuración de un asiento para la tripulación y cinco asientos para pasajeros.

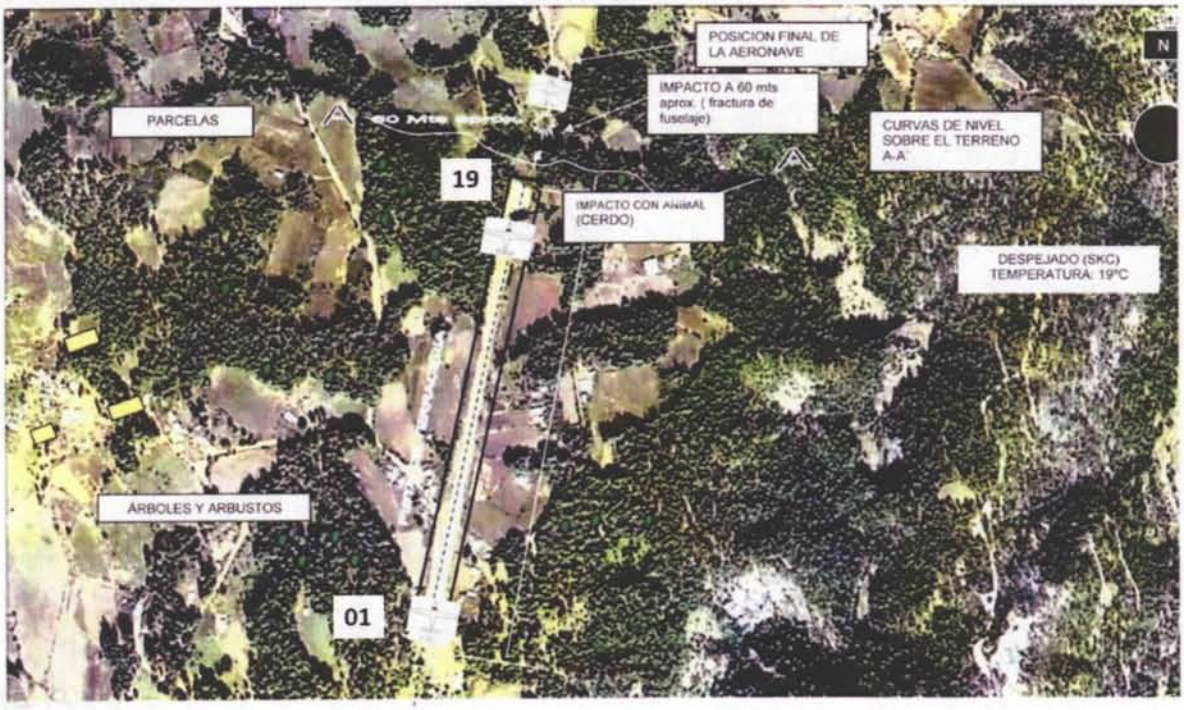
	Aeronave: Ala Fija		Matrícula: XA-UIL		Categoría: Normal	
	Marca	Modelo	Tiempo Total	TURM[1]	Año de Fabricación	
Planeador	Cessna	TU206G	1,850:54 horas	N/T	1980	
Motor	Continental	TSIO-520-M	1,850:54 horas	447:54 horas	Potencia	310 H.P.
Hélice	McCauley	D3A34C402	Desc.	41:30 horas		

Información sobre los restos de la aeronave y el impacto: La aeronave impactó a 60 metros de la cabecera 19, donde se fracturó el fuselaje posteriormente la aeronave continuó desplazándose hasta llegar a un barranco, las coordenadas proporcionadas por comandancia son N 25° 27' 13" y W 106° 55' 30".

[1] Tiempo de la Ultima Reparación Mayor

ACCIDENTE AERONAVE CESSNA TU206G, MATRICULA XA-UIL
AERODROMO "ALIZAL", MUNICIPIO DE TAMAZULA, DGO. 10/FEB/2017 12:3(

DIBUJO FUERA DE ESCALA



Lugar del accidente de la aeronave XA-UIL

2. Análisis

2.1 Factores Humanos

2.1.1 De acuerdo con la información obtenida, no hay indicios ni datos para suponer fatiga en la tripulación.

2.1.2 La tripulación estaba técnicamente certificada y con documentación vigente.

2.1.3 No hubo evidencias de incapacidad o de factores fisiológicos que afectaran la actuación de la tripulación para la toma de decisiones.

2.1.4 La tripulación contaba con la capacidad suficiente para realizar la operación.

2.2 Mantenimiento de la Aeronave

2.2.1 La aeronave cuenta con un certificado de aeronavegabilidad expedido por la DGAC[2] con número 20156426 vigente hasta el 07 de junio de 2017.

2.2.2 El taller encargado del Mantenimiento de la aeronave era el DGAC-392.

2.2.3 Se realizó servicio anual/100 horas al planeador y motor el 26 de mayo de 2016, encontrándose en condiciones de aeronavegabilidad.

[2] Dirección General de Aeronáutica Civil

3 Conclusiones

3.1 Hallazgos

3.1.1 El aeródromo cuenta con un permiso de operación por un periodo de 180 días naturales en horario diurnos y en condiciones meteorológicas visuales, el cual se encontraba vigente el día del accidente.

3.1.2 El aeródromo no contaba con ayudas visuales (cono de viento, limitadores de pista) y barda o cercado perimetral que limite el ingreso de fauna.

3.2 Causa Probable

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, determinó como causa probable de este suceso:

"Contacto de la aeronave con un semoviente durante la carrera de despegue, ocasionando que el piloto perdiera el control, sin lograr el despegue; impactando contra árboles y el terreno en un barranco ubicado después de la pista"

3.3 Factores contribuyentes

La Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, ha señalado como factores contribuyentes a dicha causa probable lo siguiente:

a) Falta de protección perimetral del aeródromo.
b) Falta de supervisión en el aeródromo.

4 Recomendaciones

Como resultado de los hallazgos obtenidos durante esta investigación donde no se contaba con ayudas visuales y barda o cercado perimetral en el aeródromo, la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, recomienda lo siguiente:

Rec. 037/2018 Permisionario del aeródromo

a) Instalar protección perimetral al aeródromo para evitar que la fauna invada la pista del aeródromo.
b) Implementar ayudas visuales para que las operaciones sean más seguras.

Rec. 038/2018 Al Operador

a) Asegurarse que los aeródromos donde opere cuenten con los mínimos de seguridad operacional.

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

ING. JOSÉ ARMANDO CONSTANTINO TERCERO
CED. PROF. 1718542