

COMUNICADO: 289

FECHA: 03/12/2013

LA DGAC DA A CONOCER INFORME SOBRE ACCIDENTE DE AERONAVE EN EL RANCHO "EL TEJOCOTE"

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) dependiente de la SCT, da a conocer un resumen del Informe Técnico de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de Aviación, sobre el accidente de la aeronave en el que perdieron la vida los pilotos Miguel Pérez Soto y Alessandro Torres Álvarez y los pasajeros Arturo Rivera Ruiz, Jenny Dolores Rivera Saavedra, Mario Macías Pacheco, Jacob Yebale Aguilar y Jorge Armando Sanchez Vázquez.

La aeronave marca Learjet 25, fabricada en 1969, matrícula norteamericana N345MC, propiedad de la empresa Starwood Management LLC, con domicilio en Las Vegas Nevada, EUA, internada al país a través del permiso de fecha 5 de noviembre de 2012, se accidentó en el rancho "El Tejocote", Municipio de Iturbide, Nuevo León, México, el día 9 de diciembre del año 2012.

Las investigaciones realizadas por la Comisión integrada por personal Técnico Aeronáutico de la DGAC, del Colegio de Pilotos Aviadores de México, del Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica, y personal de la National Transportation Safety Board de los EUA (NTSB) arrojaron los siguientes resultados:

- El descontrol súbito y brusco de la aeronave con cambios de altitud y velocidad indican el inicio de una pérdida de control durante la fase de ascenso. Esto se apreció en las imágenes de la pantalla Radar en los últimos 2:50 minutos de vuelo de la aeronave, lo que pudo haber sido provocado por una falla en el estabilizador horizontal que ocasiono de manera súbita un "cabeceo" por inicio de barrena (desplome) y provoco una caída vertical sin control. Además, en ningún momento la tripulación reportó a los Servicios de Control de Tránsito Aéreo una declaratoria de falla o emergencia.
- No existía ninguna condición meteorológica adversa que pudiera haber contribuido al accidente y la aeronave no se incendió ni explotó en vuelo según se constató con los hallazgos en el lugar del accidente.

- La información técnica disponible no permitió determinar el estado de aeronavegabilidad del equipo.
- Se trata de una aeronave con 43 años de antigüedad. A partir de las investigaciones de campo se observó que el operador de la aeronave no permitía que se realizaran anotaciones en las bitácoras de las fallas que detectaban los tripulantes como era que la aeronave volaba desalineada y vibraba al alcanzar la velocidad de crucero.
- Aunque la aeronave contaba con registrador de datos de vuelo no se pudo rescatar información y en los restos de la misma no se encontró grabadora de voz.
- El piloto al mando Miguel Pérez contaba con 78 años de edad y piloteaba una aeronave con peso máximo de despegue de 6 mil 800 kilogramos. La reglamentación establece que al cumplir los 65 años ningún piloto podrá actuar como piloto al mando de aeronaves con peso máximo de despegue superior a 5 mil 700 kilogramos. La licencia DGAC de Piloto Comercial Número 200112880 se expidió el 29 de enero de 2012 contraviniendo lo establecido en el artículo 42 del Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico, ya que debía estar limitada a la actuación como copiloto y en aeronaves menores a 5 mil 700 kilogramos de peso máximo de despegue.
- Asimismo el piloto Alessandro Torres de 21 años de edad, con licencia FAA Número 3607542 no contaba con capacidad que lo autorizara a volar en este equipo fuera de los Estados Unidos de América.
- El operador de la aeronave N345MC omitió la vigilancia de la normatividad nacional e internacional.

La Comisión destaca que dado el alto grado de destrucción de la aeronave no fue posible determinar de manera indubitable la causa determinante del accidente.

El accidente fue producto de una secuencia de hechos que incluyen entre otros que se trató de una aeronave con más de 43 años de antigüedad operada por pilotos en los extremos de la curva de la vida, uno de 78 y otro de 21 años de edad, donde no se cumplió la normatividad por parte del operador de la aeronave, aunado a que la autoridad no se ajustó a los procedimientos en la expedición de la licencia.

El informe final se integrará al proceso que lleva a cabo la Procuraduría General de la República, se dio vista a la SFP para la determinación de responsabilidades de carácter administrativo y la versión pública del informe final de la Comisión está disponible en la página de la SCT a través de la siguiente dirección : <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/transparencia-alianza-para-el-gobierno-abierto/informes-de-dictamenes/>

--oOo--