Secretaria 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.

ACCM066/2013MMHO

Aeronave:	Marca LEAR JET, Modelo 35A, Matrícula XA-DAZ, año de fabricación 1980
Propietario:	RAJET AEROSERVICIOS S. A. de C. V.
Lugar:	AERÓPUERTO DE HERMOSILLO SON. (Pista 23/05).
Hora y fecha:	20:20 horas (1700 UTC); 08 de septiembre 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-DAZ**
Expediente: **066/13**

RESUMEN

El día 08 de septiembre de 2013 a las 20:20 hora local de Hermosillo (0200 UTC), se accidentó la aeronave marca LEAR JET, modelo 35A, matrícula XA-DAZ, propiedad de "RAJET AEROSERVICIO" S. A. de C. V.; durante la carrera de aterrizaje en la pista 23 del Aeropuerto Internacional de Hermosillo Son., se despista quedando a unos 200 m de la cabecera 05. A bordo se encontraban 8 pasajeros los cuales resultaron ilesos, al igual que los dos tripulantes.

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

La aeronave hace su aproximación por la pista 05 del Aeropuerto de Hermosillo Son., encontrando lluvia causando que la tripulación no tuviera contacto visual con la pista, motivo por lo que tienen que irse al aire (aproximación frustrada), sin embargo otra aeronave que se encontraba atrás de ellos es autorizada y aterriza sin ningún problema reportado 3 millas de visibilidad; la tripulación decide intentar una vez más su aterrizaje por la misma pista pero nuevamente no logran tener contacto visual con la pista, y deciden solicitar a torre de control cambiar de pista e intentar ahora por la pista 23, encontrándose aproximadamente a 8 millas tienen contacto visual, por lo que continúan su trayectoria, hasta aterrizar, su toque lo hacen largo aproximadamente a 1,500 pies de la cabecera 23 considerando que la longitud de la pista es de 7,546 pies tenían 6,000 pies para detenerse sin embargo los tripulantes declaran que teniendo control direccional el capitán aplica freno, spoilers y reversas pero el frenado es nulo, la aeronave tuvo frenado pobre por superficie mojada impidiendo detenerse sobre la pista causando el despiste quedando a unos 200 m de la cabecera 05; el copiloto es el que abre la puerta del avión y evacúa a los pasajeros.

LESIONES

XA-UMC	FATALES	GRAVES	LEVES	ILESOS
Pilotos	0	0	0	2
Pasajeros	0	0	0	8
Total	0	0	0	10

DAÑOS A LA AERONAVE

De acuerdo con las observaciones del investigador de campo: la aeronave resultó con daños mayores en el tren de aterrizaje principal y el de nariz, así como la parte inferior del fuselaje y se encontró una fisura en la parte inferior de ambas semi-alas ocasionando derrame de combustible.

DATOS DE LA TRIPULACIÓN

El Capitán era titular de la licencia de Piloto Transporte Ilimitado de Ala Fija vigente al 07 de julio 2014, contaba con capacidad Cap. LJS30, Instrumentos, Multimotor, Tierra y examen médico vigente hasta el 18 de marzo de 2014, Contaba con 8,375:20 horas de vuelo totales

Copiloto era titular de la licencia de Piloto Comercial Ala Fija vigente al 27 de julio 2015, contaba con capacidad: Cap., BAE-HS 125 LJS 20/30 Instrumentos, Multimotor, Tierra y examen médico vigente hasta el 02 de julio de 2014. Contaba con 2,362:30 horas de vuelo totales hasta el 31 de enero de 2013.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS

Las condiciones prevalecientes en el momento del accidente eran: viento de los 350° con una velocidad de 5 nudos, la visibilidad era de 5 millas por lluvia y una temperatura de 24°C, con actividad eléctrica ocasional.

DATOS DE LA AERONAVE

PLANEADOR

Marca: LEARJET

MODELO	TIEMPO TOTAL	T. U. R. M.
35A	9, 902:28	N/T

MOTOR

Marca: HONEYWELL

MODELO	TIEMPO TOTAL	T. U. R. M.
TFE731-2-2B	9,901:22	3, 291:40
TFE731-2-2B	9, 771:58	1, 549:40

El Certificado de Aeronavegabilidad No.: 20130229, Categoría: Transporte, Expedido: 25 de enero de 2013, Servicio: Transporte público, No. Tripulantes 2 y Pasajeros 8.

De acuerdo con la información de la última revalidación del certificado, 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. Los tripulantes realizaron procedimiento de aterrizaje normal en su primera aproximación.
2. Al momento del aterrizaje se encontraba lloviendo en la estación.
3. Después de 2 intentos los pilotos solicitaron cambio de pista de 05 a la 23, por tener falta de visibilidad
4. De acuerdo con la declaración de los tripulantes, su toque al aterrizar fue a 1500 pies de la cabecera 23.
5. Ambos pilotos fueron diagnosticados con Trastornos de la Refracción (visión borrosa) en su examen médico post-accidente.

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

"EXCURSIÓN DE PISTA DE LA AERONAVE POR APROXIMACIÓN NO ESTABILIZADA, CON TOQUE LARGO EN PISTA CONTAMINADA POR LLUVIA".

FASE DE OPERACIÓN

Aterrizaje.

FACTORES CONTRIBUYENTES

- Pista mojada.

RECOMENDACIONES

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

Rec. 049/18 Operador / RAJET AEROSERVICIOS

1. Reforzar en los cursos de toma de decisiones CRM/ ADM.

Rec. 050/18 Tripulantes/ RAJET AEROSERVICIOS

2. Cumplir con las observaciones que aparecen en sus licencias y/o en su constancia de aptitud psicofísica.

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

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