

SESION: 007/2014

DE LA COMISIÓN INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE AVIACIÓN CELEBRADA EL DIA  
12/JUNIO/2014

Matrícula: XC - FEE

Numero expediente: ACCR-061/13 MMZC

## RESUMEN

El día 22 de Agosto del 2013, se accidentó la aeronave marca Britten Norman, modelo BN2B27, número de serie **VER 1** matrícula XC-FEE, propiedad del Gobierno del Estado de Chihuahua, al mando de la aeronave un piloto con su licencia vigente.

La aeronave despegó del Aeropuerto Internacional de Chihuahua "Gral. Roberto Fierro Villalobos" a las 1952 UTC, con destino al Aeropuerto Internacional de Zacatecas, con cuatro pasajeros.

En el plan de vuelo se asentó que esta operación se realizaría bajo las reglas de vuelo visual (VFR) a una velocidad de crucero de 120 nudos y una altitud de 11,500 pies, señalando que contaban con una recarga de combustible de 412 lt realizada el 21 de agosto para una autonomía de vuelo de 04:15 horas. Aproximadamente a las 2130 UTC y encontrándose aproximadamente a 15 NM del Aeropuerto de Zacatecas, el piloto en su reporte informa que: "se presentó paro de motor izquierdo, tuvimos indicaciones erróneas, se realizaron procedimientos de emergencia perfilando el motor izquierdo compensando el avión para el vuelo con un sólo motor, no sosteniéndose el avión por lo que se efectuó un aterrizaje forzoso aproximadamente a 15 NM del aeropuerto de Zacatecas", el terreno donde se realizó el aterrizaje era semidesértico con desniveles, resultando la aeronave con daños mayores, dando como consecuencia este accidente; el piloto y un pasajero con lesiones leves y tres pasajeros ilesos.

## HALLAZGOS

- 1) El manifiesto de carga y balance de esta operación no fue presentado por el operador.
- 2) En la investigación de campo se encontró que los tanques y líneas de combustible estaban vacías, sin huellas de fuga o derrame y en el terreno no se observaron rastros del mismo.

- 3) El número de pasajeros involucrados en este accidente no corresponde con el manifestado en el plan de vuelo.
- 4) La información referente a la autonomía de la aeronave que se encuentra asentada en el plan de vuelo que es de 04:15 horas carece del soporte técnico (cálculo de recarga de combustible)
- 5) El operador aéreo no presentó los manuales y los procedimientos sobre cuáles son las responsabilidades del piloto en cuanto a la elaboración del plan de vuelo y el manifiesto de carga y balance.
- 6) El operador no presentó registros y controles de combustible, criterios para la determinación de mínimos de utilización de aeródromos, selección de aeródromos de alternativo así como cálculos de reserva de combustible y aceite, como lo marca la circular obligatoria CO AV-08.9/07.
- 7) El operador aéreo no entregó a la tripulación información relativa a condiciones meteorológicas, manifiesto de carga y balance, correcciones de última hora en cuanto al plan de vuelo.
- 8) El piloto al mando contaba con un total de 1321:30 horas, de las cuales 08:24 horas son en el tipo de equipo en que se accidentó.

## ANÁLISIS

- 1) El operador declaró no tener el documento de manifiesto de carga y balance, además no se cuenta con la documental de cuál es el área responsable de desarrollar esta tarea.
- 2) El operador no presentó documentación que respalde la última carga de combustible para la ruta Chihuahua-Zacatecas presentando únicamente la nota de recarga de combustible del 21/08/2013 No. 22202128 amparando 412 lts que respalda la operación Chihuahua-Zacatecas del día 22 de Agosto de 2013
- 3) Al incrementar el número de pasajeros a bordo realizar las correcciones al manifiesto de carga y balance de la aeronave ésta se ve afectada en sus rendimientos
- 4) Con la cantidad de combustible manifestada no es posible cubrir la ruta planeada.
- 5) La estructura organizacional del operador permite la manifestación de riesgos que comprometen la seguridad de la operación.
- 6) No fueron consideradas las condiciones meteorológicas para la elaboración del plan de vuelo.

- 7) Durante el vuelo el piloto no reportó ninguna falla o mal funcionamiento de la aeronave ni de sus componentes, no fue sino hasta encontrarse aproximadamente a 15 NM del Aeropuerto de Zacatecas, que reportó que tenía paro de motor, por lo que realizó un aterrizaje forzoso en un terreno semidesértico con desniveles.
- 8) En el plan de vuelo se asentó que disponían de una Autonomía de 04:15 horas, la aeronave despegó de Chihuahua a las 2000 UTC. Asimismo se encuentra asentado en el plan de vuelo que solo iban 2 pasajeros y el piloto, es decir, 3 personas a bordo, (Sección 19.- Personas a Bordo P/0 0 3); encontrándose que en realidad el número de ocupantes eran 5 (4 pasajeros y el piloto) afectándolo operacionalmente.

## CONCLUSIONES:

- 1) El piloto a las 2317 UTC solicita prioridad por un motor apagado, sin solicitar ningún tipo de ayuda, a las 2325 UTC la aeronave XC-ZCL reporta comunicación con la aeronave siniestrada habiéndole informado esta que no alcanzaban a llegar al aeropuerto por lo que realizaría un aterrizaje forzoso en un terreno irregular a 15 millas náuticas del aeropuerto de ZCL.
- 2) La cantidad de combustible fue insuficiente para cubrir la ruta planeada
- 3) La autoridad aeronáutica no ejerce una supervisión adecuada a los operadores con matrícula XC.
- 4) El operador aéreo no cuenta con una estructura, sistemas y procedimientos que garanticen la seguridad de las operaciones.

**La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación propone como causa probable**

## CAUSA PROBABLE

Paro de motor número uno en vuelo debido a falta de combustible.

## FASE DE VUELO

Crucero

## FACTORES CONTRIBUYENTES

- 1) Falta de aplicación los procedimientos estándar referentes a la cantidad de combustible requerido establecidos en la reglamentación aeronáutica vigente que no fueron proporcionados a la tripulación por parte de operador.
- 2) Preparación inadecuada previa al vuelo
- 3) No apego a las reglas VFR
- 4) Falta de familiarización en el equipo por parte del piloto al no recibir capacitación en el equipo de vuelo por parte del operador.

## RECOMENDACIONES

- 1) DGAC debe supervisar de manera efectiva a los operadores de aeronaves XC.
- 2) Los operadores de aeronaves XC deben cumplir con la reglamentación aeronáutica establecida.
- 3) Establecer políticas de contratación, capacitación y adiestramiento para el personal técnico aeronáutico
- 4) Establecer políticas de familiarización para los pilotos que vuelen aeronaves hasta 5700 Kg

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



ING. JOSÉ ARMANDO CONSTANTINO TERCERO  
CED. PROF. 1718542

**VER 1**

**1.- SE ELIMINAN NÚMEROS DE SERIE DE LA AERONAVE, MOTOR Y HÉLICE.**

**FUNDAMENTO JURÍDICO:** ARTICULO 113, FRACCIÓN II, LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; ASÍ COMO EL NUMERAL TRIGÉSIMO OCTAVO DE LOS LINEAMIENTOS GENERALES EN MATERIA DE CLASIFICACIÓN Y DESCLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN, ASÍ COMO PARA LA ELABORACIÓN DE VERSIONES PÚBLICAS

**MOTIVACIÓN:** POR TRATARSE DE DATOS INDUSTRIALES ÚNICOS DE CADA EQUIPO, COMPONENTE, O PARTE DE LA AERONAVE