Subsecretaría de Transporte
Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación

Aeropuerto Internacional de Cancún
25 de junio del 2021, a las 14:14 horas, 25 de junio del 2021, 1914 UTC
Falla de componente no relacionado con los motores
Boeing 737-900, serie 40005, matrícula N68452
Daños: Sin daños
Lesiones: Sin lesiones

COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SESION 003 CELEBRADA EL DÍA
18 DE MARZO DE 2022

Matrícula: N68452
Expediente: INCID/DT/AF/A/092/2021-MMUN

RESUMEN

El día 25 de junio de 2021, a las 14:14 hora local (1914 UTC) Torre de Control de Cancún reportó que la tripulación de la aeronave Boeing modelo 737-900, con número de serie 40005 y matrícula N68452, en la ruta Houston-Cancún, de United Airlines, se declaró en emergencia debido a un problema en los flaps, por lo que la Autoridad Aeronáutica activó al SEI (Servicio de Salvamento y Extinción de incendios), sin embargo no fue necesaria su intervención debido a que aterrizó a las 15:00 horas sin novedad. Al momento del suceso existían condiciones meteorológicas visuales.

Al mando de la aeronave estaba un Capitán con licencia de Transporte Publico Ilimitado de ala fija, de VER 1 años, de nacionalidad VER 1 , el Primer Oficial con licencia de transporte publico ilimitado de ala fija, d VER 2 años, de nacionalidad VER 2

ADVERTENCIA

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; 185, 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como el artículo primero Transitorio segundo y cuarto del "Acuerdo por el que se establece que las actividades relativas a la búsqueda y salvamento, así como la investigación de accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles a que se refieren los artículos 80 y 81 de la Ley de Aviación Civil serán realizadas por la Subsecretaria de Transporte", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de agosto de 2021:

El presente informe final es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, 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. Por lo que la entrega de ésta afectaría de manera directa las relaciones internacionales entre México y otros países u organismos internacionales, ya que la divulgación de la información que se desprende de la investigación de los accidentes aéreos afectaría en la pérdida de confianza en los países participantes en una investigación, pudiendo afectar futuras investigaciones esto debido a que México no es un país fabricante de aeronaves por lo que no cuenta con laboratorios especializados para la realización de estas tareas de investigación de componentes y/o motores.

INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

Reseña del vuelo.

De acuerdo con la declaración del Capitán, indica que la aproximación inicial se presentó un problema de indicación en el sistema de flaps/slats, los cuales no se extendieron durante la operación normal, por lo cual la tripulación notificó su situación de emergencia a Torre de Control Cancún, personal de mantenimiento en línea de United, detecto que el margen del sensor de inclinación (skew sensor) estaba 1/8 de pulgada por debajo del mínimo. Los flaps se encontraban con asimetría entre el 0 y el 1.

Alrededor de las 23:29 horas (0429 UTC) del 25 de junio, personal de mantenimiento comienza a realizar el reemplazó el skew sensor con número de parte 9000421-2 (T525) de acuerdo a la referencia del manual AMM 27-59-01 PB401, al término de la tarea asienta en bitácora que realizaron pruebas no se encontrando ninguna falla en ese momento.

El 26 de junio aproximadamente a las 15:28 horas (2028 UTC), al volver a realizar la inspección se repitió la indicación y asimetría del borde de ataque, en el skew sensor número 1; el cual ya había sido reemplazado; seguía mostrando indicaciones erróneas, por lo que mantenimiento realizo la inspección del cableado y de la instalación, en el proceso de inspección no encontraron defectos, en las pruebas de resistencia, los resultados estaban dentro de límites. Se realizaron pruebas de acuerdo al manual FIM, los cuales salieron dentro de los límites permitidos y no se encontraron fallas.

El 27 de junio a las 18:38 horas (2338 UTC), el área de mantenimiento determina realizar el cambio del skew sensor número 2, se realizan pruebas y no se presentaron indicaciones de asimetría, cerrándose la discrepancia en bitácora.

Los sensores de inclinación (skew sensor) son componentes a condición "on condition".

Causa Probable

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, 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; 185, 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como el artículo primero, segundo y Transitorios segundo y cuarto del "Acuerdo por el que se establece que las actividades relativas a la búsqueda y salvamento, así como la investigación de accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles a que

se refieren los artículos 80, 81, 81 Bis y 81 Ter de la Ley de Aviación Civil; así como el artículo primero y segundo, los transitorios segundo, tercero y cuarto del "Acuerdo por el que se establece que las actividades relativas a la búsqueda y salvamento, así como la investigación de accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles a que se refieren los artículos 80 y 81 de la Ley de Aviación Civil serán realizadas por la Subsecretaría de Transporte", publicado en el diario oficial de la Federación el 24 de agosto de 2021, determina como la causa probable de este suceso:

"Indicación de asimetría en el sistema de flaps/slats por falla de los sensores de inclinación (skew sensor) número 1 y 2"

Fase de vuelo: Aproximación.

Factores contribuyentes

a) Falla de los sensores (skew sensor) no determinada.

Atentamente,
El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero.
Cédula Profesional No. 1718542

Información confidencial.	
Área responsable:	Subsecretaria de Comunicaciones y Transportes / Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación
Datos testados:	VER 1: Edad y nacionalidad del piloto VER 2: Edad y nacionalidad del primer oficial
Fundamento jurídico:	Artículos 115, primer párrafo de la Ley General de Transparencia y acceso a la Información Pública
Fecha de resolución del Comité de Transparencia	05 de octubre de 2026