



INFORME FINAL

EXP. No. ACCDTULB001/2021 MMCN

Pérdida de control en tierra
Ultraligero marca Pipistrel, modelo Sinus 912, sin matrícula
Pista 31 del aeródromo Álamos (ALA), Sonora
29 de marzo del 2021, 08:40 horas (15:40 UTC)





INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **03/2024** de la Comisión
Investigadora de fecha **31 de enero de 2024**.

Matrícula:

Número de expediente:

SIN MATRICULA

ACCIDDTULB001/2021MMCN

Resumen

El día 29 de marzo del 2021, siendo aproximadamente las 08:40 hora local (1540 UTC), se accidento la aeronave ultraligera marca Pipistrel, modelo Sinus 912, número de serie 117S9121003, sin matrícula, de VER 1, durante la carrera de despegue por la pista 31 del aeródromo de Álamos, Sonora, en el primer tercio de la pista se fracturo el patín de cola, resultando en la pérdida de control direccional ocasionando la excursión de pista hacia el lado derecho, el piloto con lesiones leves y la aeronave con daños mayores. Cabe señalar que las condiciones meteorológicas al momento del suceso era viento calma y luz de día.

La investigación implementada involucró al piloto y propietario del ultraligero, a la Agencia Federal de Aviación Civil (Autoridad expedidora de la licencia al personal técnico aeronáutico y del aeródromo) y a la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación (Estado del suceso). El suceso no involucro la notificación al Estado de fabricación debido a la falta de un control en la aeronavegabilidad. Se conformo una Comisión interna la cual enfatiza que, en ningún caso, la Causa Probable de este accidente, los factores contribuyentes, las recomendaciones emitidas en el presente Informe Final de Causa Probable o el contenido de sus anexos, indican una responsabilidad o culpabilidad respecto de la ocurrencia del suceso.

Las recomendaciones emanadas de esta investigación son de carácter de seguridad operacional sin vincular culpa o responsabilidad; la implementación y vigilancia de aquellas le corresponde a la Agencia Federal de Aviación Civil.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1. Historia del vuelo.

De acuerdo con la entrevista con el piloto indica que alrededor de las 08:40 hora local (1540 UTC), tenía la intención de realizar un vuelo local, durante la carrera de despegue por la pista 31 en el primer tercio de la pista se fracturo el patín de cola, resultando en la pérdida de control direccional, ocasionando la excursión de pista hacia el lado derecho, el piloto presento lesiones leves y la aeronave con daños mayores, indica que las condiciones meteorológicas al momento del suceso era viento calma y luz de día. El ultraligero permaneció a 15 metros del eje de la pista 31 en las coordenadas (27°2'7.36"N, 108°56'41.61"W).

La aeronave presenta daños mayores, que no permiten la vuelta a la aeronavegabilidad.

El C. VER 1, de VER 1 años, de nacionalidad VER 1, es poseedor de la licencia de piloto privado de ala fija, numero VER 1 vigente al 25 de noviembre de 2021. Cuenta con capacidad para operar aeronaves de hasta 5,700 kgs., monomotor y radiotelefonista aeronáutico restringido. Tiene la observación de utilizar lentes para realizar las operaciones aéreas.



Cuenta con cursos en factores humanos ALAR (enero de 2016), CFIT (febrero de 2017), CRM (enero de 2018).

En mayo de 2016 realizo vuelo local de emergencias con duración de 2 horas en el equipo Cessna 152, en agosto de 2017 acumulo 3 horas en prácticas de emergencia en el equipo Cessna 150 y finalmente en octubre de 2018, realizo 1 hora y media en prácticas de emergencia en el equipo Cessna 182 y 1 hora y media en el equipo Cessna 152.

Cuenta con 92 horas de vuelo en los equipos Cessna 152 y Cessna 182. En la bitácora del piloto no existen registros de que haya operado el equipo ultraligero Pipistrel.

El ultraligero no cuenta con un certificado de aeronavegabilidad expedido por la Agencia Federal de Aviación Civil, por lo que se desconocen las condiciones de mantenimiento y modificaciones.

El aeródromo Álamos (ALA), ubicado en el Municipio de Álamos, Sonora, del servicio privado, tiene una situación vigente al momento del suceso, es diurno, en las coordenadas (27°2'13.00"N 108°56'43.98"E), a 402 metros a nivel medio del mar. No cuenta con torre de control que guarde comunicaciones, sin embargo, al ser un aeródromo controlado debe de contar con un Comandante Honorario, el cual dejo salir una aeronave sin matrícula.

La Comandancia de aeropuerto de Ciudad Obregón, así como el Comandante Honorario del aeródromo los Álamos no realizaron la investigación de campo del suceso.

Análisis y conclusiones.

El piloto contaba con una licencia de piloto privado de ala fija, que le permitía la operación de la aeronave, sin embargo, no existe la trazabilidad en cuanto a su experiencia en el equipo ultraligero Pipistrel.

El ultraligero no cuenta con un certificado de aeronavegabilidad, por lo que se desconoce la trazabilidad en los servicios de mantenimiento.

El aeródromo Álamos (ALA), del servicio privado, con un Comandante Honorario, el cual dejo el cargo, no entrego su informe de investigación de campo, aunado a autorizar el despegue de un ultraligero sin matrícula.

No se recuperó el patín de cola de la aeronave por lo que no se pudo determinar el origen de la fractura.

Causa probable.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos señalan que el presente informe final de dictamen esta emitido y fundamentado 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 fracciones III y XVI, subfracción XVI.5, 9, y 21 fracción XXIII del Reglamento Interior de la Secretaria de infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); 185, 187, 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como los artículos Transitorios, primero, 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, 81, 81 BIS y 81 TER de la Ley de Aviación Civil serán realizadas por la Subsecretaria de Transporte de la SICT", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de agosto de 2021.



“Pérdida de control direccional del ultraligero en el inicio de la carrera de despegue, debido a la fractura por fatiga del patín de cola, al no tener un control de inspecciones y servicios de mantenimiento aunado a que carece de una matrícula”

FASE: Carrera de despegue

Factores Contribuyentes.

- a) Falta de vigilancia a las operaciones de las aeronaves que están en el aeródromo
- b) Falta de detección y notificación de aeronaves que no cuentan con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL.

De la investigación se detectó que el ultraligero opero desde un aeródromo controlado y esta aeronave no contaba con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana, aunado a que el piloto no demostró capacitación en el equipo accidentado, la Comisión determino emitir las siguientes recomendaciones a la Agencia Federal de Aviación Civil para evitar que este tipo de suceso se repita, las cuales son:

Rec 08/2024. Se envíe una Circular u otro documento que consideren dirigido a los Comandantes de Aeropuerto y Comandantes Honorarios, indicándoles que se apeguen a su normatividad para que no se autoricen las operaciones aéreas a las aeronaves que carecen de matrícula.

Rec 09/2024. Generen una circular o documento que aplique dirigido a los pilotos que operen aeronaves ultraligeras cuenten con la capacidad en el equipo, así como los cursos recurrentes, prácticas de emergencia y de factor humano.

Atentamente

El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero

Ced. Prof. 1718542

Información confidencial.	
Área responsable:	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes / Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación
Datos testados:	VER 1: Edad, nombre, número de licencia y nacionalidad de piloto
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	12 de mayo de 2026