



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE CONTROL
DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD AEREA

INFORME PRELIMINAR

El día nueve de julio de 1999, a las 04:40 horas, se accidentó la aeronave marca **HAWKER SIDDELEY**, modelo **HS-125**, matrícula **XA-TAL**, propiedad de **AERO JET EXPRESS**, S. A., a 350 metros a la izquierda de la cabecera de la pista 15 del aeropuerto internacional de Toluca, al mando del piloto **VER 1** **VER 1**, con licencia de transporte público ilimitado número **VER 1** en vigor, y como Primer Oficial **VER 1**, con licencia de piloto comercial número **VER 1** en vigor.

La aeronave cubría la ruta **LOS MOCHIS-TOLUCA**, con 1200 kilogramos de carga y dos pasajeros, durante su aproximación al aeropuerto de Toluca, la aeronave se accidentó dejando marcas a su paso en dos árboles en dirección a los 150° (paralelo a la pista 15, lado izquierdo) y una separación de 300 metros, así como una altura de 35 metros con respecto a la pista, después de colisionar el segundo árbol se precipitó a tierra 150 metros adelante, impactando contra una barda de tabique rojo, desprendiéndose el empenaje, el cual muestra marcas por impacto en la punta del cono, las alas derecha e izquierda, se encontraron en posiciones invertidas al girar 180°, con respecto de su rumbo, observándose el ala izquierda con el borde de ataque desprendido y con abolladuras por impactos, las llantas de la pierna de nariz desprendidas, la cabina resultó destruida por fuego, al igual que los motores, los restos se encontraban en un radio de 50 metros con orientación a los 120°, a partir del primer y principal impacto contra el terreno, las condiciones meteorológicas imperantes en el aeropuerto, eran de una milla de visibilidad por neblina sobre la estación y viento en calma.

El aeropuerto permaneció abierto a todas las operaciones antes y después del accidente y durante los trabajos de investigación de campo.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-TAL
HOJA 2 DE 2

La investigación de los datos del vuelo, de la aeronave y tripulación así como toda la documentación concerniente, están siendo recabados por las autoridades locales de la Comandancia de Toluca.

La tripulación no reportó ninguna falla o mal funcionamiento de la aeronave, durante todo el transcurso del vuelo.

CONTINUA EN LAS PAGINAS ANEXAS.

Se puede anticipar, sin que esto se considere el dictamen final, ya que éste lo pronunciará la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes, que es posible que el accidente haya ocurrido debido a que la tripulación descendió tratando de hacer contacto visual con el terreno, en condiciones de baja visibilidad (neblina), no respetando los mínimos establecidos.

México, D. F., 12 de julio de 1999

ING. FRANCISCO JAVIER TRUJILLO HERNÁNDEZ

ING. CELERINO DOMÍNGUEZ CERVANTES



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

OBSERVACIONES:

- En la transcripción magnetofónica se observa que el controlador, le indica a la tripulación de la aeronave **XA-TAL**, de como se encuentra la visibilidad, ya que estaba entrando un banco de niebla sobre la estación y a pesar de que la tripulación menciona que ve la niebla, señalan que están realizando una aproximación VMC (VISUAL).
- Tanto el piloto como el copiloto tenían la capacidad y experiencia para volar por instrumentos, pero a pesar de que nunca tuvieron contacto visual con la pista aparentemente ambos se pusieron a buscarla, descuidando su altitud y no cambiando su aproximación visual a la de instrumentos.

La Oficina de Investigación de Accidentes de Aviación, propone como causa probable:

"DESCUIDO DE LA TRIPULACION DE LA ALTITUD DE LA AERONAVE, DURANTE SU APROXIMACION FINAL, AL INTENTAR HACER CONTACTO VISUAL CON LA PISTA, EN UNA APROXIMACION VMC, CUANDO POR LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS (NIEBLA) IMPONIA UNA APROXIMACION POR INSTRUMENTOS (IFR)".

FASE: APROXIMACION.

FACTORES CONTRIBUYENTES:

- CONTINUAR UNA APROXIMACION VISUAL, CUANDO SE REQUERIA QUE FUERA POR INSTRUMENTOS.
- EXCESO DE CONFIANZA DE LA TRIPULACION EN SU EXPERIENCIA Y CAPACIDAD (PILOTO CON 4669:35 HORAS TOTALES Y EL COPILOTO CON 2502:45 HORAS TOTALES).
- APROXIMACION BAJA.

VER 1

1.- SE ELIMINA NOMBRE, EDAD Y NÚMERO DE LICENCIA DEL PILOTO Y COPILOTO DE LA AERONAVE

FUNDAMENTO JURÍDICO: ART. 68, 116 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; 113, FRACCIÓN I DE LA LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA.

MOTIVACIÓN: DATOS DE PERSONA FÍSICA QUE REQUIERAN DE SU CONSENTIMIENTO PARA SU DIFUSIÓN