



INFORME FINAL

Nº EXPEDIENTE 054 /2007



CLASIFICACIÓN:	ACCIDENTE
OPERADOR:	JAVIER GARCIA SANCHEZ
MARCA:	GULFSTREAM
MODELO:	GLF2
MATRICULA:	XB-KKU
SERIAL:	119
LUGAR:	VENEZUELA.
FECHA:	07/10/07

FOLIO Nº 800018



ADVERTENCIA

El presente informe es un documento de carácter técnico que refleja la opinión de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA INFRAESTRUCTURA**, con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente, objeto de la presente investigación, con sus causas y sus consecuencias. De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y ratificado por la República Bolivariana de Venezuela en el Artículo 5 de la Ley de Aeronáutica Civil Venezolana, esta investigación tiene un carácter estrictamente administrativo, sin que sus conclusiones generen presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.

La conducción de la investigación ha sido efectuada únicamente con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes, emitiendo las recomendaciones necesarias a los fines de evitar que se repita el hecho, de modo que no se ha recurrido necesariamente en todos los casos, a procedimientos de prueba de tipo judicial.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra, de índole administrativo o judicial que en relación con el accidente, pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

800017
FOLIO N° _____



Este informe consta de cuatro partes principales y sus anexos:

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.
2. ANÁLISIS.
3. CONCLUSIONES.
4. RECOMENDACIONES.
5. ANEXOS.

FOLIO N° 800016



ÍNDICE

ABREVIATURAS	6
SINOPSIS	7
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	
1.1 Historia del vuelo	8
1.1.2 Preparación del vuelo	8
1.1.3 El accidente	8
1.2 Lesiones a personas	9
1.3 Daños a la aeronave	9
1.4 Otros daños	9
1.5 Información sobre el personal	9
1.5.1 Piloto al mando	9
1.5.2 Copiloto	10
1.6 Información de la aeronave	10
1.6.1 Aeronave	10
1.6.2 Certificado de aeronavegabilidad	10
1.6.3 Registros de mantenimiento	10
1.6.4 Motor(es)	10
1.6.5 Hélice(s)	11
1.6.6 Tipo de combustible utilizado	11
1.7 Información meteorológica	11
1.8 Ayudas a la navegación	11
1.9 Comunicaciones	11
1.10 Información del aeródromo	12
1.10.1 Información general	12
1.10.2 Área geográfica	12
1.11 Registradores de vuelo	12
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	12
1.13 Información medica y patológica	12
1.13.1 Informe medico-forense	12



1.14 Incendio	12
1.15 Supervivencia	13
1.16 Ensayos e investigaciones	13
1.16.1 Análisis del sistema de combustible.	13
1.17. Información orgánica y de dirección.	13
2. ANÁLISIS	14
2.1 Análisis del suceso	14
3. CONCLUSIONES	15
3.1 Compendio	15
3.2 Factores causales	15
4. RECOMENDACIONES	16
5. ANEXOS	17

800014

FOLIO N° _____



LISTA DE ABREVIATURAS:

ATC	Control de Tránsito Aéreo
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo
AVGAS	Combustible de Aviación (para motores recíprocos)
CAVOK	Condiciones meteorológicas ilimitadas.
CG	Centro de Gravedad
°C,F,M,T	Grados Centígrados, Fahrenheit, Magnético y Verdadero
CO2	Dióxido de Carbono
FL	Nivel de vuelo
Ft	Pies (medida de altitud)
Gls	Galones (medida de capacidad)
HLV	Hora Legal de Venezuela
Hp	Caballos de Fuerza (medida de potencia)
Hrs	Horas, tiempo de vuelo de piloto o producto aeronáutico
In	Pulgadas (medida)
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
JIAA	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación (Venezuela)
kg	Kilogramo (medida de peso)
Kts.	Nudos (medida de velocidad)
Lbs.	Libras (medida de peso)
Lts.	Litros (medida de capacidad)
m	Metros (medida de distancia)
min	Minutos (medida de tiempo)
NM	Millas náuticas (Medida de distancia)
OMAC	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada
QNH	Indicación de medida de presión - sobre el nivel medio del mar
Qts	Cuartos de galón (medida de capacidad)
Rpm	Revoluciones por minuto
TSN	Tiempo desde nuevo
TSO	Tiempo desde reacondicionamiento
TT	Tiempo Total
UTC	Tiempo Universal Coordinado
VMC	Condiciones meteorológicas visuales
VFR	Reglas de vuelo visual

800013

FOLIO N° _____



SINOPSIS

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación del Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura, presenta el Proyecto de Informe Preliminar correspondiente a la Investigación realizada en ocasión del accidente de la aeronave GLF2, identificada con la matrícula XBKKU, de propiedad privada, ocurrido en las adyacencias del aeropuerto Santo Domingo del estado Táchira.

A los efectos del presente informe, se utilizará de preferencia la indicación horaria en formato UTC, a menos que expresamente se indique otra cosa.

Con fecha 07 de octubre de 2007, la aeronave anteriormente identificada realizó un vuelo desde el aeropuerto internacional "Flamingo Internacional" (TNCB) de la ciudad de Bonaire, con destino al aeropuerto internacional May (AV) Buenaventura Vivas Guerrero, Santo Domingo (SVSO) que sirve a la ciudad de San Cristóbal del estado Táchira.

Durante el vuelo, todo se desarrollo sin problemas hasta iniciarse el descenso para el aterrizaje, ya que al efectuar la aproximación instrumental a ese aeropuerto, el Comandante de la aeronave, después de un intento fallido de aproximación, impactó contra el terreno en el segundo intento aproximadamente a las 01:20, falleciendo todos sus ocupantes.





1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Historia del vuelo

Aproximadamente a las 01:18 del día 07 de octubre de 2007, la aeronave despegó del aeropuerto de Bonaire (TNCB), con plan de vuelo IFR propuesto para el aeropuerto de Santo Domingo (SVSO) a una altitud de 43.000 pies (FL 430), con un tiempo estimado en ruta de 01:15 hrs.

En la posición Barinas (BNS) fue autorizado el descenso para 10.000 pies (FL100), e instruido a notificar la posición CANTON; luego de alcanzar la altitud indicada, fue transferido al control de la torre de Santo Domingo.

Una vez en contacto con la torre de control (SVSO), reportó manteniendo 10.000 pies y solicitó instrucciones. Se le suministró las instrucciones y fue instruido para aproximar directo a la pista 29, debiendo notificar campo a la vista.

Cuando la tripulación reportó estar a siete (7) millas con el campo a la vista, interrogó al control respecto a la existencia de luces PAPI, solicitó confirmación de presión barométrica y requirió aumentar a máxima intensidad, las luces laterales de la pista.

Inmediatamente a la confirmación de máxima intensidad reportó haber perdido la visión del campo, procediendo a circular el campo por la derecha, con ruta hacia VOR del CANTON.

El control de torre lo asesoró para que procediera al NDB del Piñal con cinco (5) mil pies, que es la radio-ayuda en la cual se basa el procedimiento instrumental.

La tripulación dio acuse de recibo e informó estar a once (11) NM, en dirección a la estación; el control de torre solicitó confirmación de referencia visual con el terreno y de luces encendidas.

Pasados unos segundos, el control de torre le informó tenerlo a la vista, al norte del NDB del Piñal; la tripulación reporta procediendo a la estación e interrogó sobre la presencia de lluvia sobre el campo.

Seguidamente, el control de torre le informó la ausencia de lluvia, indicándole además que el campo lo tenía hacia la izquierda, en referencia a su posición.

A partir de ese momento, el control de torre lo pierde de vista y le efectúa repetidos llamados sin obtener respuesta, confirmando posteriormente que la aeronave había sufrido un accidente.

800011

FOLIO N° _____

1.1.2 Preparación del vuelo

En la sección de anexos se incluye copia del Plan de Vuelo Internacional N°

1.1.3 El accidente

El accidente se produce en la fase de aproximación para aterrizar, debido a que la Aeronave impacto contra el terreno.



800010
FOLIO N° _____



1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	2	0	
GRAVES	0	0	
LEVES	0	0	
ILESOS	0	0	

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave resulto totalmente destruida como consecuencia del impacto.

1.4 OTROS DAÑOS

No se registraron daños adicionales como consecuencia del accidente.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 PILOTO AL MANDO

Pasaporte N°:07020015747

Sexo. Masculino

Nacionalidad: mexicana

Edad: 40 años

Tipo de Licencia: Piloto Comercial – Avión. N° SAHI661021.

Fecha de Expedición de la licencia: 10 jul. 2007

Fecha de nacimiento: 21 oct. 1966

Antecedentes Médicos: Ninguno

Habilitaciones: Vuelo Instrumental, Multimotores Terrestres, Monomotores terrestres

Cap. G-1159 Cap. G-IV Cop.CL604

Horas Totales de Vuelos/I

Horas en el Modelo:no disponible

Horas en los últimos 90 días:no disponible

800009
FOLIO N°



1.5.2 COPILOTO

Pasaporte Nº 0702003771.
Sexo. Masculino.
Nacionalidad: mexicana
Edad: 39 años.
Tipo de licencia: Piloto Comercial- Avión. Nº GALE680218.
Fecha de Expedición de la licencia: 10 jul. 2007
Fecha de nacimiento: 18 feb. 1968.
Antecedentes Médicos: Ninguno.
Habilitaciones: no disponible
Horas Totales de Vuelo: no disponible
Horas en el Modelo: no disponible
Horas en los últimos 90 días: no disponible

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 AERONAVE

Marca: GULFSTREAM
Modelo: GLF2.
Serial: 119
Matrícula: XB-KKU
Año de Fabricación: 1972
Peso Máximo de Despegue: 27.825 Kg.
Configuración: pasajeros y tripulantes: 8 + 2
Propietario u Operador: Javier García Sánchez.
Horas totales de la Aeronave: 12.895.
Capacidad de combustible: 8.545 Lt.

1.6.2. CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

Número: 071440230
Fecha de Expedición:
Fecha de Vencimiento: 19-11-2007
Tipo: Especial / **Normal** / Restringido
Empleo: PRIVADO.
Prestación Técnica: Aeronave habilitada para vuelo instrumental

800008
FOLIO Nº _____



1.6.3. REGISTRO DE MANTENIMIENTO

Horas totales de la aeronave (casco) : no disponible

Última Inspección de mantenimiento: 25-09-07

Horas desde la última inspección de mantenimiento: no disponible

1.6.4. MOTOR (1)

Marca: Rolls Royce

Modelo: MK511-8

Número de Serial: 8756

Potencia: 5.700 Lbs.

Horas Totales (TSN/TSO): 6.158:2

Horas desde sección caliente: 4.955.

Fecha última inspección de Mantenimiento: no disponible

Horas desde la última inspección de Mantenimiento: no disponible

1.6.5. MOTOR (2)

Marca: Rolls Royce

Modelo: MK511-8

Número de Serial: 8755

Potencia: 5.700 Lbs.

Horas Totales (TSN/TSO): 6.193:3

Horas desde sección caliente: 6.548.

Fecha última inspección de Mantenimiento: no disponible

Horas desde la última inspección de Mantenimiento: no disponible

1.6.6. TIPO DE COMBUSTIBLE UTILIZADO:

JP-1

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA:

De acuerdo a la información suministrada por la oficina meteorológica del aeropuerto, las condiciones del campo para el momento del accidente eran las siguientes: base de las nubes aproximadamente 1.300 pies hacia el área del accidente, prevalecía nubosidad del tipo cumulo-nimbus, lo que produjo lluvias del tipo chaparrón, con descargas eléctricas. Esta situación se mantuvo hasta la hora del accidente.

El accidente se produjo aproximadamente a las 01:20 UTC.

800007
FOLIO Nº _____



1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN:

Se pudo comprobar que las ayudas para la navegación VOR, NDB se encontraban en total operación para el momento del accidente..

1.9 COMUNICACIONES:

Hubo comunicación constante entre la torre de control del aeropuerto de Santo Domingo y la tripulación al mando.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO:

1.10.1. Información General

Nombre: Aeropuerto MAY (AV) Buenaventura Vivas Guerrero. (Santo Domingo)

Designador: SVSO

Coordenadas: 07° 33'54" N / 72° 02'06" W

Orientación de la Pista(s): 11 / 29

Superficie de la Pista: Asfalto

Dimensiones: 1420m X30m

Elevación: 1083 FT

Temperatura Promedio: 29°C

Servicios Terrestres:

Horario de Servicio: 10:00/02:00

1.10.2 Área Geográfica

Sur-Oeste del país.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO:

La aeronave estaba equipada con un registrador de voz del puesto de pilotaje.

Marca Collins P/N 522-4057-009

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave quedo totalmente destruida a consecuencia del impacto.

800006

FOLIO N° _____



1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

Se Le solícito al Ministério Público, Fiscalía Primera a nivel nacional con competencia plena.

1.14 INCENDIO

Al momento del impacto la aeronave se incendió casi en su totalidad a pesar que en ese momento caía una pertinaz lluvia sobre el área.

1.15 SUPERVIVENCIA

Los tripulantes resultaron muertos a causa del impacto.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se envió la grabadora de voz a la sede de N.T.S.B. National Transportation Safety Board por sus siglas en inglés, comprobando que la misma se encontraba desconectada desde hacía mucho tiempo atrás.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION:

2. ANÁLISIS

2.1 Análisis del suceso:

Durante las investigaciones que se llevaron a cabo se pudo comprobar que esta aeronave al momento de sufrir el accidente, se encontraba incurso en actos de narcotráfico.

Los soportes para dicha afirmación fueron suministrados por la Fiscalía Aeronáutica Y la Aeronáutica Civil Mexicana. Por tanto se da el caso por cerrado.

800005

FOLIO N° _____



3. CONCLUSIONES

El piloto contaba con la licencia y sus habilitaciones correspondientes, así como el certificado de aptitud psico-física vigentes para el momento del accidente, por lo que se considera que estaba calificado para el vuelo, en acuerdo a las regulaciones vigentes.

No hubo evidencias de falla de la estructura o mal funcionamiento de un sistema de la aeronave, durante el vuelo y previo al accidente.

Los registros de mantenimiento indicaron que la aeronave estaba mantenida en acuerdo al programa prescrito por el fabricante.

3.1 COMPENDIO

Se considera que la causa mas probable del accidente fue vuelo controlado contra el terreno (CEFIT), ya que en ningún momento hubo algún reporte de fallas o emergencias.

3.2 FACTORES CONTRIBUYENTES

Los factores que contribuyeron en la ocurrencia de este accidente fueron los siguientes:

- La tripulación no cumplió con el procedimiento de la carta de aproximación instrumental publicado para ese aeropuerto.
- En la realización de ambas aproximaciones, la tripulación nunca tuvo el campo a la vista.
- La tripulación nunca tuvo un asesoramiento por parte del Centro de Control.



4. RECOMENDACIONES

Esta Junta Investigadora hace del conocimiento del lector que las recomendaciones que se ofrecen a continuación, persiguen un carácter estrictamente administrativo, sin que las conclusiones generen presunción de culpas o responsabilidades, reflejado a través de las medidas de prevención recomendadas, teniendo como finalidad prevenir la recurrencia de las causas que produjeron el accidente, indicadas con base en:

- El capítulo 3, del Anexo 13 de la OACI, que indica textualmente: "El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes, el propósito de esta actividad no es determinar la culpa o responsabilidad"
- El capítulo 5 del mismo anexo, aparte 5.4.1, se establece lo siguiente:
Recomendación - Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o responsabilidad debería ser independiente de toda investigación que se realice en virtud de las disposiciones del presente anexo.
- El artículo 97 de la Ley de Aeronáutica Civil se indica: El objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Por todo lo anterior, esta Junta Investigadora presenta las siguientes recomendaciones:

800003

FOLIO N° _____



A la autoridad aeronáutica (INAC):

Llevar a cabo una exhaustiva revisión del sistema de comunicaciones de rango extendido, ya que en esta investigación se pudo comprobar que dicho sistema no opera con la suficiente fiabilidad, debido que las comunicaciones por debajo de nivel de vuelo FL 150, quince mil pies 15.000, son prácticamente nulas, lo cual representa un alto riesgo a las aeronaves que efectúan aproximaciones instrumentales a los aeropuertos localizados en área, ya que estos se quedan sin comunicación y por ende sin asesoramiento según sea el caso.

Para lograr el objetivo final de la investigación de accidentes, haciendo una efectiva labor de prevención, se requiere el compromiso del destinatario de las recomendaciones de seguridad, a los fines de suministrar a esta Junta Investigadora de Accidentes de Aviación, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas.

5. ANEXOS

5.1 PLAN DE VUELO

5.2 CROQUIS DEL ACCIDENTES

5.3 ANEXO FOTOGRÁFICO

800002
FOLIO N° _____