

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 001/2008

ACCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA: LET, MODELO: L-410 UVP-E,

MATRÍCULA: YV2081, EXPLOTADOR: TRANSPORTE AEREO

VENEZUELA, C.A. (TRANSAVEN),

**LUGAR DEL SUCESO: MAR CARIBE (ARCHIPIELAGO DE LOS
ROQUES, REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.**

FECHA: 04 DE ENERO 2008.

HORA: 14:12 UTC.



<http://www.mpppt.gob.ve>

ADVERTENCIA

El presente informe es un documento de carácter técnico que refleja la opinión de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LAS OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA** con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la presente investigación, con sus causas y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) ratificado por la Ley Aprobatoria del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 1976 de fecha 22 de febrero de 1977, esta investigación tiene un carácter **estrictamente administrativo**, sin que sus conclusiones, generen presunción de culpas sobre los hechos investigados.

La conducción de la investigación ha sido efectuada únicamente con el objetivo fundamental de prevenir futuros sucesos, 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 administrativa o judicial, que en relación con las consecuencias del suceso, pudiera ser incoada con arreglo al ordenamiento legal.

El presente informe consta de tres partes:

- 1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.
- 2.- ANALISIS.
- 3.- RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PRELIMINARES.

INDICE

ABREVIATURAS	6
SINOPSIS	7
1. INFORMACIÓN DE LOS HECHOS	7
1.1 El suceso.....	7
1.2 Lesiones a personas.....	9
1.3 Daños a la aeronave.....	11
1.4 Otros Daños.....	11
1.5 Información sobre el personal.....	11
1.5.1 Piloto al mando.....	11
1.5.2 Copiloto.....	11
1.6 Información sobre la aeronave.....	12
1.6.1 Generalidades.....	13
1.6.2 Certificado de Aeronavegabilidad.....	13
1.6.3 Registro de Mantenimiento.....	13
1.6.4 Motores.....	14
1.6.5 Hélices.....	14
1.6.6 Peso y Balance.....	15
1.6.7 Tipo de combustible utilizado.....	15
1.7 Información meteorológica.....	15
1.8 Ayudas a la navegación.....	15
1.9 Comunicaciones.....	15
1.10 Información del aeródromo.....	16
1.11 Registradores de vuelo.....	16
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	16
1.13 Información médica y patológica.....	16



1.14 Incendio.....	17
1.15 Supervivencia.....	17
1.16 Ensayos e investigaciones.....	17
1.17 Información orgánica y de dirección.....	21
1.18 Información Adicional.....	21
1.19 Técnicas de Investigación útiles y eficaces.....	22
2. ANÁLISIS.....	22
3. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PRELIMINARES.....	23

ABREVIATURAS

HLV	Hora Legal de Venezuela
Hp	Caballos de Fuerza (medida de potencia)
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
IAS	Velocidad Indicada en el Aire
JET A1	Combustible de aviación (para motores a reacción)
JIAAC	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (Venezuela)
Lb	Libras (medida de peso)
K	Nudos
LH	Lado Izquierdo (Left Hand)
RAV	Regulación Aeronáutica Venezolana
RH	Lado Derecho (Right Hand)
TSN	Tiempo desde nuevo
UTC	Tiempo Universal Coordinado
SAR	Búsqueda y rescate

SINOPSIS

El 04 de Enero de 2008, la aeronave Marca: LET, Modelo: L-410-UVP-E, Matricula: YV2081, cumplía con un plan de vuelo propuesto desde el Aeropuerto Internacional de Maiquetía (SVMÍ), desde el cual había despegado a las 09:14 HLV – 13:44 UTC, hasta el Aeródromo del Gran Roque (SVRS) y su último reporte lo hizo con la torre de control del Gran Roque a las 09:38 HLV – 14:08 UTC, a una distancia de 16 NM, con FL030, y los dos (02) motores fuera.

El accidente fue notificado a la Dirección General de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) del Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Vivienda (antes Infraestructura), el mismo día del suceso, aportando datos de la aeronave así como de personas a bordo. Como organismo encargado de la investigación y de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 96, de la Ley de Aeronáutica Civil de la República Bolivariana de Venezuela, esta Junta Investigadora produjo la Notificación de Accidente a través del formulario correspondiente, identificado como **JIAAC/030/05 NAI N° 001 / 2008**.

1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1.- EL SUCESO:

Nota: Toda la información de este informe es de carácter documental, con base en las experticias realizadas a los registros, declaraciones, transcripción de grabaciones y otros materiales informativos que han sido recabados hasta la fecha, en las organizaciones involucradas en la operación de la aeronave.

El día 04/01/2008, a las 09:04 HLV – 13:34 UTC, la aeronave Marca: LET, Modelo: L-410-UVP-E, Serial: 2015, Matricula: YV-2081, registrada en la flota de la empresa TRANSAVEN, con un piloto de nacionalidad venezolana, licencia de Piloto de Línea Aérea, y un copiloto de nacionalidad venezolana, licencia de Piloto Comercial, ambos con su documentación vigente y habilitados en el modelo, como tripulación, activó con autorizaciones Maiquetía en frecuencia 119,5 Mhz un plan de vuelo propuesto a el aeródromo del Gran Roque (SVRS), con un tiempo estimado en ruta (ETE), de 30 minutos, un nivel de vuelo (FL070) de 7.000 pies y confirma a la torre de control Maiquetía 18 personas abordo (suponiendo 02 pilotos y 16 pasajeros) de acuerdo a la transcripción de las comunicaciones entre la aeronave y el Control Autorizaciones Maiquetía, aunque de acuerdo al Manifiesto de Pasajeros presentado por la empresa, indicaba 14 ocupantes (02 pilotos y 12 pasajeros).

A las 09:05 HLV – 13:35 UTC, la tripulación fue autorizada a ejecutar el plan de vuelo visual propuesto con FL070, código 5020 en el transponder. Posteriormente, cambió con Control de Superficie Maiquetía en frecuencia 121.9 MHz

A las 09:08 HLV – 13:38 UTC, la tripulación participó a Control de Superficie que estaba lista para efectuar rodaje, recibiendo instrucciones para realizarlo desde la plataforma remota.

A las 09:11 HLV – 13:41 UTC, la tripulación participó al Control de Torre de Maiquetía en la frecuencia 118.1 MHz, que se encontraba próximo al punto de espera, recibiendo instrucción de rodar y mantener pista cero nueve (09); segundos más tarde, el Control de Torre autorizó a la tripulación para el despegue.

A las 09:14 HLV – 13:44 UTC, la tripulación participó el despegue efectivo y el cambio de frecuencia con el Control de Aproximación de Maiquetía en 120.1 MHz

A las 09:15 HLV – 13:45 UTC, el Control de Aproximación de Maiquetía indicó a la tripulación que las condiciones eran VMC, instruyéndola a que ascendiera y mantuviera 7.000 pies (FL070) y que notificara una vez alcanzado este nivel.

A las 09:26 HLV – 13:56 UTC, la tripulación participó al Control de Aproximación de Maiquetía que tenía la barrera sur del archipiélago Los Roques a la vista, recibiendo indicación de hacer el cambio a la frecuencia de la Torre de Control del Gran Roque en 122.5 MHz

Del reporte presentado por el Control de Torre de Gran Roque

A las 09:28 HLV – 13:58 UTC, la tripulación realizó su primer reporte, a 45NM y con FL070. Recibió información de pista en uso, dirección e intensidad del viento y presión barométrica (QNH), instruyéndolo a descender a su discreción y a notificar alcanzado el próximo punto de reporte visual (barrera sur).

A las 09:38 HLV – 14:08 UTC, la tripulación realizó un segundo reporte, notificando que se encontraban a 16 NM con FL030, ambos motores fuera y catorce (14) personas a bordo, declarándose en emergencia.

1.2.- LESIONES A PERSONAS

Hasta la presente fecha, sólo se ha rescatado el cadáver del primer oficial, que fue visto por un grupo de pescadores en fecha 11/01/2008 y recuperado el día 13/01/08 en las costas de Adícora del estado Falcón.



1.3.- DAÑOS A LA AERONAVE:

La aeronave continúa desaparecida, por lo cual no es posible estimar los daños que se hayan producido por efectos directos del suceso o posteriores a este.

1.4.- OTROS DAÑOS:

No se reportaron otros daños.

1.5.- INFORMACION SOBRE EL PERSONAL:

1.5.1 PILOTO AL MANDO (CAPITÁN)

- Nacionalidad: Venezolana
- Fecha de Nacimiento: 07/03/1971
- Edad: 36 Años
- Licencia No: 9.971.940
- Tipo de Licencia: Transporte de Línea Aérea - Avión
- Fecha de Expedición: 27 Octubre 2003
- Fecha de Vencimiento: 04 Noviembre 2008
- Antecedentes Médicos: Ninguno
- Habilitaciones: Vuelo Instrumental, Multimotores Terrestres, L-410 (Capitán)
- Horas Totales de Vuelo: 6.000 Aproximadamente
- Horas en el modelo: 4.500 Aproximadamente
- Horas en los últimos 30 días: 27,5 Horas
- Horas en los últimos 60 días: 101,2 Horas
- Horas en los últimos 90 días: 117,7 Horas

1.5.2.- COPILOTO

- Nacionalidad: Venezolana
- Fecha de Nacimiento: 23/09/1970
- Edad: 37 Años
- Licencia No: 6.337.115
- Tipo de Licencia: Piloto Comercial - Avi3n
- Fecha de Expedici3n: 21 Septiembre 2006
- Fecha de Vencimiento: 18 Mayo 2008
- Antecedentes M3dicos: Uso de lentes correctores
- Habilitaciones: Vuelo Instrumental, L-410 (Copiloto)
- Horas Totales de Vuelo: 1.800 Aproximadamente
- Horas en el modelo: 700 aproximadamente
- Horas en los 3ltimos 30 d3as: 47,8 Horas
- Horas en los 3ltimos 60 d3as: 74,4 Horas
- Horas en los 3ltimos 90 d3as: 117,7 Horas.

1.6.- INFORMACI3N SOBRE LA AERONAVE:



1.6.1.- GENERALIDADES:

- Marca: LET
- Modelo: L-410.UVP-E
- Serial: 2015
- Matrícula: YV2081
- Año de Fabricación: 1.987
- Certificado Tipo: 71-04 (Rev # 6 11/04/2007)
- Peso Máximo de Despegue: 6.400 Lb.
- Tripulación: Dos (02)
- Pasajeros (capacidad): Diecinueve (19)
- Propietario u Operador: TRANSAVEN, CA
- Horas totales de la Aeronave: 6.135,5 para la fecha 31/12/2007
- Última inspección de Mantenimiento: 300 Horas (10/12/2007)

NOTA: Esta aeronave era empleada en transporte no regular de pasajeros, carga y correos.

1.6.2.- CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:

- Número: 0709
- Fecha de Expedición: 15/09/2006
- Fecha de Vencimiento: 15/09/2008
- Tipo: Estándar
- Empleo: Transporte no regular de pasajeros, carga y correos.
- Prestación Técnica: Aeronave habilitada para vuelo instrumental.

1.6.3.- REGISTRO DE MANTENIMIENTO:

- Horas totales de la aeronave (casco) (TSN): 6.135,5 para la fecha 31/12/2007
- Última Inspección de mantenimiento: 300 Horas (10/12/2007)
- Horas desde la última inspección de mantenimiento: 84,8

1.6.4.- MOTORES:

- Marca: Walter
- Modelo: M601E
- Potencia: 751 SHP / 560 KW
- Fecha última inspección de Mantenimiento: 10/12/2007 (300 Horas)

El motor Walter M601E es un motor turbohélice de flujo reversible, consta de un compresor axial de dos etapas y uno centrífugo, difusores, cámara de combustión y dos secciones de turbina: una acoplada al eje del compresor y la otra turbina libre acoplada a la caja de reducción y esta a la hélice; básicamente son dos secciones independientes: la sección del generador de gases y la sección de potencia (turbina libre) y sus ejes están dispuestos en Tándem. Este modelo de motor tiene un TBO de 2.000 Hrs o 2.250 Ciclos y produce una potencia de 751 SHP / 560 KW.

1.6.5. HÉLICE (S)

- Marca: Avia Propeller
- Modelo: V510

Hélice de cinco (05) palas, con paso variable y velocidad constante, controla sus Rpm por un gobernador hidráulico; está instalada directamente a la caja de reducción que a su vez esta acoplada a la sección de turbina libre; su paso de bandera en caso de emergencia se realiza a través de la palanca de control de la hélice, o por intermedio de un botón ubicado en la cabina del piloto, produciéndose también de forma automática, en caso de falla de motor. Este modelo de hélice tiene un TBO de 3.000 Hrs.

1.6.6.- PESO Y BALANCE

De acuerdo con las investigaciones realizadas, la aeronave se encontraba dentro de los pesos recomendados por el fabricante. Este punto no se consideró relevante para el análisis de las causas que contribuyeron en el accidente.

1.6.7.- TIPO DE COMBUSTIBLE UTILIZADO:

JET A-1, es el combustible utilizado para este modelo de motor.

1.7.- INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

El accidente se produjo aproximadamente a las 09:42 HLV, 14:12 UTC. No se reportó condiciones atmosféricas adversas para el momento del accidente.

1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

El tipo de espacio aéreo en esta zona es clase "C" y los vuelos reciben el servicio de control de tránsito aéreo. El área donde se produjo el accidente cuenta con radio ayudas. De acuerdo a la ruta propuesta en el Plan de Vuelo, se encuentran localizadas las estaciones de Maiquetía con todos los servicios requeridos para la navegación y Gran Roque con servicios de VOR/DME.

1.9.- COMUNICACIONES

Las frecuencias de comunicación utilizadas fueron específicamente las de la estación de Maiquetía en una primera fase de vuelo de aproximadamente 22 minutos y posteriormente la de Gran Roque para el resto del vuelo. La última comunicación con la Torre de Control de Gran Roque se efectuó aproximadamente a los 10 minutos del primer reporte a este control vuelo cuando la tripulación declaraba la emergencia.



Frecuencias utilizadas:

Servicio de Control Maiquetía en las frecuencias siguientes:

- Autorizaciones Maiquetía en 119,5 MHz
- Superficie Maiquetía en 121,9 MHz
- Contacto Tierra / Aire Maiquetía en 118,1 MHz
- Aproximación Maiquetía en 120,1 MHz

Torre de Control de Gran Roque en 122,5 MHz

1.10.- INFORMACION SOBRE EL AERÓDROMO

Dadas las características de la ocurrencia de este accidente, no se considera información relevante para la investigación.

1.11.- REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave contaba con un equipo de Grabación de Voz de Cabina (CVR) de estado sólido, marca L3 Communications, modelo FA2100, número de parte 2100-1020-00, con capacidad de grabación ampliada de hasta dos (2) horas y dotada de Baliza de Localización Submarina (ULB).

1.12.- INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

No ha sido posible rescatar la aeronave, sin embargo se recuperó un chaleco salvavidas, próximo al cuerpo del copiloto, que fue verificado positivamente como parte de la dotación de equipos de emergencia de esta aeronave.

1.13.- INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

El Protocolo de Autopsia practicado al cadáver del copiloto, indica que la muerte se produjo por Traumatismo Torácico Cerrado.

1.14.- INCENDIO

Dadas las características del accidente, se descarta la posibilidad de ocurrencia de fuego.

1.15.- SUPERVIVENCIA

En el operativo de búsqueda y rescate de la aeronave y posibles sobrevivientes, participaron el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), Protección Civil, IMPARQUES, Guardia Nacional, Armada Venezolana, Bomberos Aeronáuticos y Grupos Voluntarios de Rescate. Por las características del suceso, no ha sido posible encontrar sobrevivientes.

1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Las investigaciones se han direccionado a realizar estudios en campo en las diferentes organizaciones relacionadas con la operación de esta aeronave.

Gerencia de Operaciones de TRANSAVEN:

- En la visita inicial a las instalaciones de la empresa, se solicitó información referente a manuales técnicos de la aeronave, así como manuales correspondientes al control de las operaciones de la empresa.
- Se solicitó las bitácoras correspondientes a la aeronave, motores y hélices y se recibió información del gerente de operaciones de la empresa que “se encontraban a bordo de la aeronave al momento del accidente”
- Se pudo obtener información relativa al estatus de la certificación de las operaciones de la empresa, a cargo del INAC, verificando que a la fecha 04 de mayo de 2007 recibió una notificación de la Gerencia General de Transporte Aéreo, indicándoles haber “culminado satisfactoriamente la Fase de Demostración e Inspección del Proceso de Certificación”.

- En consecuencia de lo anterior, se obtuvo copia del Manual de Operaciones y del Manual General de Mantenimiento para su revisión.
- Se solicitó el Programa de Mantenimiento aprobado para las aeronaves LET 410 UVPE, descrito en el MGM, y no fue posible obtenerlo, alegando que "no estaba aprobado aun", por lo que se procede a solicitar copia de la aprobación del referido programa, a la Gerencia de Seguridad Aeronáutica, como soporte para la operación de la empresa con este tipo de aeronaves. Se obtuvo copia del Acta de Inspección, Código de Control 107170806MA, fechada 11/10/06, otorgando "una aprobación inicial al mencionado programa con el fin de dar continuidad al Proceso de Certificación de la empresa". Adicionalmente, se obtuvo información del Acta de Inspección, Código de Control 0962081080108ES, fechada 10/01/08, cuyo numeral 3 indica "El programa de mantenimiento de la Empresa Transaven requiere la Aprobación por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil".
- Se solicitó información referente a la aprobación del Plan de Evacuación de Emergencia, obteniendo copia de comunicaciones dirigidas a la Gerencia de Seguridad Aeronáutica, remitiendo para su aprobación, con fecha 07 de agosto de 2007, la Planificación de la Demostración de Evacuación de la aeronave L-410-UVP-E con una configuración de 19 asientos de pasajeros y dos pilotos, reiterando esta solicitud, por falta de respuesta oportuna, el 25 de septiembre de 2007. En consecuencia de lo anterior, se procede a solicitar copia del resultado de la verificación de la referida demostración, en cumplimiento de la norma aplicable y como soporte de la operación de transporte de pasajeros con este tipo de aeronaves. A la fecha, aun se espera por esta información.
- Se obtuvo copia de la factura de suministro de combustible a esa aeronave el día del accidente. Se efectuaron cálculos, tomando en cuenta únicamente el combustible suministrado antes del vuelo, determinándose que la cantidad era por demás suficiente para la operación propuesta.

De los datos obtenidos de la Hoja de Datos del Certificado Tipo emitido por la Autoridad de Aeronáutica Civil para esta aeronave y del Manual de Vuelo, emitido por LET a.s., ambos de la República Checa, se pudo determinar lo siguiente:

Rata de descenso por Procedimiento de Emergencia: 840 f/min

Velocidad de Planeo Ideal: 91,5 KIAS

Desplazamiento Horizontal: 100f/0,128NM

Posición de FLAPS requerida: 42°

Tomando los datos del último reporte y considerando una ejecución adecuada de los procedimientos de emergencia descritos, se obtuvo los siguientes valores:

Rata de descenso inicial: 400f/min

Desplazamiento horizontal ideal: 1,65NM/min

Tiempo total de planeo: 3,57min

Distancia máxima recorrida: 5,9NM

Estos valores determinan que la posición aproximada del amaraje fue muy cercana a la barrera de coral, entre las 10 y 11NM DME de Gran Roque, cerca de las 09:42 HLV – 14:12 UTC.

- En visita efectuada con fecha 12/02/08, se obtuvo copias de las bitácoras de los motores y de las hélices, luego que se obtuvo la información de su "disponibilidad".

Del análisis de la información obtenida, se pudo establecer la situación en cuanto al reacondicionamiento de algunos componentes y la posición que ocupaban en la aeronave, a decir de lo expresado en los asentamientos, y los últimos servicios realizados a la aeronave. No obstante, se presenta una situación confusa en referencia al motor #2, ya que difieren los asentamientos, para la misma fecha, en ambas bitácoras, y en referencia al estatus de ambas hélices, ya que difieren las fechas de reacondicionamiento y las horas acumuladas. Para este motor, el fabricante no tiene registros desde su fabricación en 1991.

Autoridad Aeronáutica:

La documentación suministrada por la Gerencia de Seguridad Aeronáutica, en fecha 16/01/08, se refiere al soporte presentado como válido por la empresa TRANSAVEN, en la ocasión de la revisión oficial para el otorgamiento de la matrícula única, en fecha 15/09/06, es decir, no estaba actualizado.

- La inspección de la documentación requerida para el otorgamiento del Certificado de Aeronavegabilidad está fechado 15/09/06, en concordancia a la solicitud para certificado de aeronavegabilidad, efectuada por la empresa en fecha 04/09/06, pero el Certificado de Matrícula (correspondiente a la nueva matrícula), indica 18/07/06.

Motor #2:

- FORMA INAC-43-006, cambio de motor, fecha 01/06/06, indica reacondicionamiento en fecha 25/04/06.

- FORMA INAC-43-004, control de componentes, fecha 04/09/06, indica fecha de reacondicionamiento, 22/03/02
- Acumulación de horas para ese motor, a la fecha de ese reporte 04/09/06, no puede tomarse como válida.
- Para la misma fecha, 10/12/07, la información referente al motor #2, en el asentamiento en las bitácoras de ambos motores, difiere en cuanto al s/n y a las horas desde reacondicionamiento, lo que no permite establecer cuál es el motor instalado a la fecha del asentamiento.
- FORMA INAC-43-004, control de componentes, fecha 04/09/06, indica hélice #2, s/n 72068294, con fecha de reacondicionamiento 29/09/04
- Información de Aviapropeller, hélice s/n 72068294, fecha de reacondicionamiento 09/10/2003
- Asentamiento del Certificado de Mantenimiento, fecha 13/11/2007, establece instalación de esta misma hélice, con un total de horas acumuladas desde el reacondicionamiento de 2.731,1.

Motor #1:

- FORMA INAC-43-004, control de componentes, fecha 04/09/06, indica fecha de reacondicionamiento, 09/12/03
- Información de Walter Engines, no hay registros del s/n 912010 desde su fabricación en 1991.
- FORMA INAC-43-004, control de componentes, fecha 04/09/06, indica hélice #1, s/n 72068360, con fecha de reacondicionamiento 17/12/01
- Información de Aviapropeller, hélice s/n 72068360, fecha de reacondicionamiento 17/12/1999.
- Resumen actualizado:

	Información Bitácoras	Documentación INAC
Motor #1	S/N 903025	S/N 912010
Motor #2	S/N 894022 / 912010	S/N 854008
Hélice #1	S/N 4068981	S/N 74068360
Hélice #2	S/N 72068294	S/N 72068294

- Se solicitó a la empresa, un estatus actualizado del control de componentes, FORMA INAC-43-004. Aun se espera por su consignación.
- Se solicitó a la Autoridad Aeronáutica, copia de la carpeta de conformidad de aeronave, que debió ser evaluada en la fase de demostración e inspecciones de la certificación de la empresa. Aun se espera su consignación.

1.17.- INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

El servicio de Tránsito Aéreo del Servicio de Control de Maiquetía y el Control de Torre de Gran Roque, se encargaron de facilitar los strips de progreso del vuelo. La ruta estaba aprobada en el AIP de Venezuela "Publicación de Información Aeronáutica". La Gerencia de Operaciones de la empresa TRANSAVEN, ha facilitado todos los datos que mantienen en sus registros, sobre la experiencia de vuelo de la tripulación. El Ministerio Público, ha suministrado la información en referencia al Levantamiento del Cadáver y el Protocolo de Autopsia practicado. El Servicio de Búsqueda y Salvamento ha proporcionado los registros de su actuación en la localización de la aeronave y sus ocupantes. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil ha suministrado información parcial relativa al Proceso de Certificación de la empresa, así como también la información técnica referida a la Organización de Mantenimiento Aeronáutico. Se ha recibido información de gran relevancia para la investigación, de la empresa "The Solo Aviation Systems C.A.", representante en el país de la marca LET a.s., de la empresa "Walter Engines" y "AVIA PROPELLERS", representantes de los motores y las hélices respectivamente, así como de la empresa fabricante de estas aeronaves, "LET a.s."

1.18.- INFORMACION ADICIONAL

Como parte del expediente, se encuentra el informe de la inspección de la empresa PDVSA, sobre la trazabilidad del combustible suministrado por la cisterna N° 652 , así como las facturas del combustible suministrado a diferentes aeronaves en fecha 04/01/2008, entre las cuales estaba incluida la aeronave YV2081. Esto ha permitido descartar una posible contaminación.

1.19.- TECNICAS DE INVESTIGACION ÚTILES Y EFICACES

La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, se ha apoyado en el método científico para la investigación del caso, sin dejar de mencionar que fue usado el método SHELL, para dividir el trabajo en Máquina, Entorno y Hombre.

2.- ANÁLISIS

Según los datos disponibles, el vuelo no regular de transporte de pasajeros de la empresa TRANSAVEN CA, estaba planificado desde el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía (SVMI), estado Vargas, hasta el aeródromo del Gran Roque (SVRS) en el Archipiélago de Los Roques, dependencia Federal, estimando el despegue para las 09:14 HLV – 13:44 UTC (ETD), con un tiempo estimado en ruta de 30 minutos (ETE), una distancia a recorrer de 82 NM, estimando su arribo a las 09:44 HLV – 14:14 UTC (ETA) con un nivel de vuelo FL070, una cantidad de combustible suministrada de 501 litros, lo que representa una autonomía 02:30 Hrs, con 18 personas a bordo (02 pilotos y 16 pasajeros), según la transcripción de las comunicaciones entre la aeronave y el Servicio de Control de Torre Maiquetía, pues de acuerdo a la lista de pasajeros a bordo, había 14 ocupantes (02 pilotos y 12 pasajeros). El despegue, ascenso y vuelo nivelado se realizó sin inconvenientes, de acuerdo a la transcripción de las comunicaciones entre la aeronave, la Torre de Control y el Control de Aproximación Maiquetía, ya que no hubo ningún reporte de condición anormal, falla o mal funcionamiento de la aeronave o en alguno de sus sistemas. Siendo las 09:26 HLV – 13:56 UTC, veintidós (22) minutos después del despegue la aeronave participó al Control de Aproximación Maiquetía que tenía la barrera Sur de Los Roques a la vista; seguidamente recibió instrucciones del Control de Aproximación Maiquetía, de cambiar a la frecuencia de Gran Roque en 122,5 MHz, y de acuerdo al informe presentado por la CTA de guardia en la torre de

control del Gran Roque (SVRS) a las 09:28 HLV – 13:58 UTC, recibió el primer contacto de la aeronave YV2081, reportó ruta Maiquetía – Los Roques a 45 Millas Náuticas 7000 pies de altura; a su vez la CTA le proporcionó la información del aeródromo (Pista en uso, Dirección e Intensidad del Viento, QNH) igualmente instruyó al capitán que descendiera a discreción y que notificara el próximo punto de reporte visual (Barrera Sur) y luego de 10 minutos a las 09:38 HLV – 14:08 UTC, la tripulación realizó su último reporte con la torre de control de Gran Roque, indicando una distancia de 16 NM, con 3000 pies de altura, ambos motores fuera y 14 personas a bordo, declarándose en emergencia.

3.- RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PRELIMINARES

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, reflejado a través de las medidas de prevención recomendadas la finalidad de prevenir la recurrencia de las causas que produjeron el accidente, 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 de Accidentes de Aviación, presenta las siguientes recomendaciones:

A la Autoridad Aeronáutica:

Adecuación del sistema de grabación de las comunicaciones aire-tierra de las localidades que así lo requieran.

Implementar sistema alternativo para suplir las fallas del sistema de radar principal.

Revisar los soportes presentados para la culminación satisfactoria de las diferentes fases del Proceso de Certificación llevado a cabo con la empresa TRANSAVEN, en consecuencia a las serias discrepancias encontradas.

A la Autoridad Aeroportuaria:

Coordinar adecuadamente la elaboración y la transmisión de datos de los Planes de Vuelo, entre las dependencias de Despacho de Vuelos y la Torre de Control.

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, o las razones por las cuales no se ha tomado ninguna medida.

INVESTIGADOR:

CARLOS E. GARCÍA
Inspector General de Aviación IV

MAXIMILIANO F. FLORES
Inspector General de Aviación IV

MICHEL TORRES
Directora General de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación
Designada mediante Resolución N° 066 de fecha 15-04-2008
Publicada en Gaceta Oficial N° 39.160 de fecha 17-04-2008