

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 020/2012

INCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA ROCKWELL INTERNATIONAL MODELO
NA265-80 MATRÍCULA **N110AJ** EXPLOTADOR SOLOMON
MARK TRUSTEE, RICAR AVIATION, INC.,
AEROPUERTO INTERNACIONAL “ARTURO MICHELENA”,
VALENCIA ESTADO CARABOBO. (SVVA).
REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.
04 DE MAYO DE 2012.

ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **DIRECCIÓN GENERAL PARA LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE ACUÁTICO Y AÉREO**, con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la presente investigación, con sus causas y sus consecuencias.

El Anexo 13, derivado del 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, indica en el Capítulo 3, Generalidades, 3.1 Objetivo de la Investigación, “El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.”

De acuerdo con lo establecido en el art. 97 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009, 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.

Este informe consta de cuatro partes:

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

ÍNDICE

Página

ACLARATORIA	ii
LISTA DE ABREVIATURAS	v
SINOPSIS	1
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	2
1.1 RESEÑA DEL VUELO	2
1.2 LESIONES A PERSONAS	2
1.3 DAÑOS A LA AERONAVE	2
1.4 OTROS DAÑOS	2
1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL	3
1.5.1 Piloto al Mando.....	3
1.5.2 Copiloto.....	3
1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE	4
1.6.2 Certificado de Matrícula.....	4
1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad.....	4
1.6.4 Registros de Mantenimiento.....	4
1.6.5 Motores.....	4
1.6.7 Masa y Centro de Gravedad.....	5
1.6.8 Tipo de Combustible Utilizado.....	5
1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	5
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	6
1.9 COMUNICACIONES	6
1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO	6
1.10.1. Información General.....	6
1.10.2 Área Geográfica.....	6
1.11 REGISTRADORES DE VUELO	6
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO ..	7
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA	9
1.14 INCENDIO	9
1.15 SUPERVIVENCIA	9
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES	9

1.17	INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN	10
1.18	INFORMACIÓN ADICIONAL.....	10
1.19	TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES.....	11
2.	ANÁLISIS	11
2.1	<i>Análisis del suceso</i>	11
2.1.1	<i>Análisis de la trayectoria de la aeronave antes del impacto.</i>	11
2.1.2	<i>Análisis de la Inspección del sistema "Anti-Skid".</i>	12
3.	CONCLUSIONES.....	13
3.1	Hechos Definidos	13
3.2	Causas.....	13
4.	RECOMENDACIONES	13

LISTA DE ABREVIATURAS

°C,F,M,T	Grados Centígrados, Fahrenheit, Magnético y Verdadero
DGPIAAE	Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos
Ft	Pies (medida de altitud)
Gls	Galones (medida de capacidad)
HLV	Hora Legal de Venezuela
HPa	Hecto Pascal (unidad de presión)
Hrs	Horas, tiempo de vuelo de piloto o producto aeronáutico
In	Pulgadas (medida)
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
JET-A1	Combustible utilizado en motores a turbina
KFEX	Designador OACI para el Aeropuerto Ejecutivo Internacional de Fort Lauderdale del estado de la Florida, USA.
Kg	Kilogramo (medida de peso)
Kts	Nudos (medida de velocidad)
lbs	Libras (medida de peso)
L	Litros (medida de capacidad)
m	Metros (medida de distancia)
MBPV	Designador OACI para el Aeropuerto Internacional de Providenciales, dependencia de Islas Turcas y Caicos.
min	Minutos (medida de tiempo)
NM	Millas náuticas (Medida de distancia)
OMAC	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada
SVVA	Designador OACI para el Aeropuerto Internacional Arturo Michelena de la Ciudad de Valencia, estado Carabobo.
TSN	Tiempo desde nuevo
TSO	Tiempo desde reacondicionamiento
TT	Tiempo Total
UTC	Tiempo Universal Coordinado
VMC	Condiciones meteorológicas visuales
VFR	Reglas de vuelo visual

SINOPSIS

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos (DGPIAAE) del Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo, presenta el Proyecto de Informe Final correspondiente a la investigación realizada en ocasión al incidente ocurrido con la aeronave marca Rockwell International, modelo NA265-80, matrícula N110AJ, de uso privado, ocurrido en el Aeropuerto Internacional Arturo Michelena Valencia (SVVA), estado Carabobo.

El incidente fue informado por el Centro de Control del Aeropuerto de Maiquetía, a la Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos como organismo encargado de la investigación, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 96 de la Ley de Aeronáutica Civil vigente de la República Bolivariana de Venezuela, y esta Dirección a su vez produjo la notificación del mismo a través del formulario PIAA/NAI N° 020/2012.

Nota. A los efectos del presente informe, se utilizará de preferencia la indicación horaria en tiempo universal coordinado UTC (Z), en formato de 24 horas, todas las alturas serán en referencia al nivel medio del mar (MSL) y todos los rumbos en referencia al norte magnético, a menos que expresamente se indique otra cosa.

El día, 04 de Mayo de 2012, la aeronave marca Rockwell International modelo NA-265-80 Matricula N110AJ serial N°380-70, se encontraba realizando un vuelo privado desde el Aeropuerto Internacional de Providenciales (MBPV), ubicado al norte de la República Dominicana, con destino al Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena" de Valencia; (SVVA).

A las 22:50 UTC, la aeronave durante la fase de aterrizaje y después de haber recorrido aproximadamente 1.2 Km, se salió de la pista 10/28, sin que ésta resultara con daños ni lesiones a las personas que se encontraban a bordo.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día, 04 de Mayo de 2012, la aeronave marca Rockwell International modelo NA-265-80 matrícula N110AJ serial N°380-70, cumplió con un plan de vuelo desde el Aeropuerto Ejecutivo Internacional de Fort Lauderdale del Estado de la Florida, USA (KFXE), hasta el Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena" de Valencia; (SVVA) Estado Carabobo, realizando una escala en el Aeropuerto Internacional de Providenciales, (MBPV) para reabastecimiento de combustible.

Desde que la aeronave despegó en KFXE, el vuelo propuesto se realizó en condiciones VFR hasta llegar a MBPV sin novedad. La tripulación realizó su inspección pre-vuelo sin que esta presentara discrepancias para la continuación del vuelo hacia SVVA.

Seguidamente, la aeronave continuó con el plan de vuelo propuesto desde MBPV a SVVA en condiciones VFR, realizándose el vuelo de manera normal y sin ningún inconveniente, hasta que aproximadamente a las 22:50 UTC, cuando ésta se encontraba en la fase de aterrizaje por la pista 10 y recorriendo aproximadamente 1,2 Km, perdió el control y se salió de la misma sin que ésta presentara daños ni lesiones a sus ocupantes a bordo.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVES	0	0	n
LEVES	0	0	n
NINGUNA	02	03	0

Tabla 1. Lesiones a Personas. Fuente PIAAE (2012).

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave no presentó daños.

1.4 OTROS DAÑOS

No hubo daños colaterales en el lugar del suceso.



Fotografía 1. Posición de la Aeronave Posterior al Incidente. Fuente PIAAE (2012).

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al Mando

Sexo: Masculino

Nacionalidad: Estadounidense

Edad: 33 años

Tipo de Licencia: TLA

Fecha de Expedición: 07/02/2011

Fecha de Vencimiento: N/A

Antecedentes Médicos: Ninguno

Habilitaciones: Instrumental / Multimotor

Horas voladas en el modelo: 950 hr.

Horas totales: 3200 hr.

1.5.2 Copiloto

Sexo: Masculino

Nacionalidad: Venezolano

Edad: 43 años

Tipo de Licencia: TLA

Fecha de Expedición: 07/11/2011

Fecha de Vencimiento: N/A

Antecedentes Médicos: Ninguno

Habilitaciones: Instrumental / Multimotor

Horas voladas en el modelo: 1633 hr.

Horas totales: 5573 hr.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 Aeronave

Marca: Rockwell International
 Modelo: NA265-80
 Serial: 380-70
 Matrícula: N110AJ
 Año de Fabricación: 1973
 Certificado Tipo: A2WE
 Peso Máximo de Despegue: 23.300Lbs.
 Asientos (capacidad): 9

1.6.2 Certificado de Matrícula

Número:
 Fecha de Expedición: 25/07/2012
 Fecha de Vencimiento: 31/07/2012

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: CE FSDO 03
 Fecha de Expedición: 13/08/1959
 Fecha de Vencimiento: N/A
 Tipo: Normal

1.6.4 Registros de Mantenimiento

Horas totales de la aeronave (casco) (TT): 7483,2
 Última Inspección de mantenimiento: 19/02/2012
 Horas desde la última inspección de mantenimiento: 6

1.6.5 Motores

	Motor # 1	Motor # 2
Marca	General Electric	General Electric
Modelo	CF700-2D-2	CF700-2D-2
Número de Serial	304-329B	304-513B
Libras de Empuje (lbs)	4.500	4.500
Horas Totales (TSN/TSO) hrs	7.440,4 / 6.380,8	2.961,8 / Sin información
Última inspección de Mantenimiento	19/02/2012	19/02/2012

Tabla 2. Especificaciones de los Motores. Fuente PIAAE (2012).

1.6.7 Masa y Centro de Gravedad

Peso vacío: 15,620lbs.

Peso máximo de despegue (TCDS): 23,300 lbs.

Capacidad de combustible: 7,380 lbs.

Cantidad de combustible al momento del evento: 2000 lbs.

1.6.8 Tipo de Combustible Utilizado

JET-A1



Fotografía 2. Aeronave Sabreliner N110AJ. Fuente PIAA (2012).

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Informe meteorológico rutinario de la estación de Valencia, Estado Carabobo, emitido por el Servicio de Meteorología de la Aviación Militar Nacional Bolivariana:

METAR SVVA 042200Z 23006K 9999 FEW013CB BKN016 28/23 Q1011=

METAR SVVA 042300Z 23005K 9999 FEW013CB SCT016 OVC100 26/22 Q1012=

METAR SVVA 040000Z 27005K 9999 FEW016 BKN100 24/22 Q1013=

Interpretación:

El reporte meteorológico de la estación de Valencia de las 22:00 UTC, 23:00 UTC y 00:00 UTC, se puede apreciar un viento de componente suroeste y oeste a una velocidad entre 05 y 06 nudos, la visibilidad horizontal ilimitada, (más de 10 kilómetros). Seguidamente se tiene poca nubosidad a 1.300 ft, con presencia de nubes de tipo cumuliforme, esta nubosidad se mantiene en el METAR de las 23:00 UTC, se aprecia un techo de nubes que pasa de estar parcialmente cubierto a totalmente cubierto a 1.600 ft, en el METAR de las 23:00 UTC se observa un techo de nubes parcialmente nublado a 1.600 ft y totalmente nublado a los 10.000 ft la temperatura oscila entre los 24 °C y los 28 °C, con un punto de rocío entre 22 °C y 23 °C, y una presión a nivel del mar que está entre 1011 hPa y 1013 milibares.

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Esta información no fue relevante para la investigación de este incidente.

1.9 COMUNICACIONES

Durante todo el vuelo la tripulación de la aeronave siempre tuvo buena comunicación con los controladores de la ruta.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

1.10.1. Información General

Nombre: Aeropuerto Internacional “Arturo Michelena” Valencia, estado Carabobo.

Designador: SVVA

Coordenadas: 10° 09' 00,0"N / 0,67°55'22,8W

Orientación de la Pista: 10/28

Superficie de la Pista: Asfalto

Dimensiones: 3000 m x 50 m

Elevación: 432 m

Temperatura Promedio: 31 °C

Horario de Servicio: 24 H

1.10.2 Área Geográfica

Región centro-norte de Venezuela.



Fotografía 3. Fotografía satelital de SVVA. Fuente: Googlemaps.com (2012).

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

Por la naturaleza del incidente no fue necesario el estudio de los registradores de vuelos, las evidencias recabadas fueron suficientes para determinar el factor causal.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

Cuando el equipo de investigadores de la DGPIAAE llegó al lugar del suceso, se hizo una serie de observaciones que permitieron comprender la trayectoria y la secuencia del recorrido de la aeronave hasta que ésta se salió de la pista.

Las distancias descritas a continuación, se tomaron como referencia a partir de las marcas de derrape dejadas por la aeronave y el punto final donde ésta quedó situada.

Durante la fase de aterrizaje el recorrido de la aeronave se mantuvo normal los primeros mil (1000) metros, sin embargo, en los siguientes doscientos (200) metros ésta tuvo un comportamiento de frenado inusual posterior al uso del sistema de reversa.

Se pudo evidenciar, que las ruedas del tren principal izquierdo realizaron un frenado intermitente y muy tenue, siendo esto evidente por las huellas dejadas en la pista, que a diferencia de las ruedas del sistema de frenos del tren principal derecho efectuaron un frenado constante.



Fotografía 4. Derrape de la aeronave. Fuente PIAA (2012).

Debido al frenado disparejo la aeronave luego de recorrer aproximadamente 1200 metros perdió el control y realizó un derrape incontrolado hacia el borde sur de la pista quedando a quince (15) metros de éste, posicionada con rumbo 135° (sur este), en frente de la intersección B justo entre las distancias progresiva de la pista 2+220 y 2+160.



Fotografía 5. Posición Final de la Aeronave. Fuente PIAA (2012).

A raíz de la salida de pista de la aeronave, ésta dejó marcas en el terreno paralelo donde se situó; dichas marcas tuvieron una profundidad aproximada de diez (10) centímetros en el tren principal derecho y de seis (6) centímetros en tren principal izquierdo.



Fotografía 6. Derrape y marcas dejada por los trenes principales. Fuente PIAA (2012).

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA

No fue necesario un estudio médico para los ocupantes, debido a que todos éstos salieron ilesos del incidente.

1.14 INCENDIO

No se registraron evidencias de incendio en la aeronave.

1.15 SUPERVIVENCIA

Todos los ocupantes resultaron ilesos en el suceso y salieron de la aeronave por sus propios medios.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se aplicaron chequeos en la cabina, al sistema "Anti-Skid" para verificar su funcionamiento y posteriormente se aplicaron los procedimientos establecidos en manual de mantenimiento (Troubleshooting) para determinar la presencia de fallas intermitentes en el sistema.

Durante el mencionado ensayo se realizaron cuatro (4) pruebas en el sistema de frenos:

1. Frenado sin el sistema Anti-Skid.
2. Frenado de emergencia sin el sistema Anti Skid.
3. Frenado con el sistema Anti-Skid.
4. Frenado de emergencia con el sistema Anti Skid.

Durante el chequeo operacional se pudo apreciar sulfatación tanto en los cables como en los conectores de la caja de control del Anti-Skid.



Fotografía 6. Conectores de la Caja del Sistema Anti-Skid. Fuente: PIAA (2012).

1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La aeronave marca Rockwell International Corporation, modelo NA265-80, matrícula N110AJ es de uso privado y pertenece a Salomon Mark Trustee, teniendo su base de operaciones en la ciudad de Fort Lauderdale en el estado de la Florida, Estados Unidos.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

El día del incidente, la comisión a cargo de la investigación se trasladó al lugar del suceso para realizar una inspección en sitio de la aeronave y de las instalaciones aeroportuarias, con el objeto de determinar las posibles condiciones inseguras que permitan a la Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos (DGPIAA) emitir recomendaciones inmediatas, que puedan evitar la recurrencia de hechos similares.

Durante la inspección realizada se hicieron las siguientes observaciones:

Debido a la antes descrita salida no controlada de la aeronave en la pista del Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena", las autoridades aeronáuticas procedieron a cerrar las operaciones aéreas, ya que ésta quedó a escasos siete (7) metros del borde sur de la mencionada pista, constituyendo un peligro o riesgo a las operaciones. Asimismo, por medidas de seguridad quedó prohibido el despegue y aterrizaje de aeronaves en el aeródromo.

Todos los vuelos que se pretendían realizar hacia y desde el Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena" de Valencia (SVVA) posterior al suceso debieron ser suspendidos durante aproximadamente ocho (8) horas, debido a que no se cuenta con los equipos y herramientas necesarias para la remoción de la aeronave del lugar donde quedó ubicada, haciendo notar que el área de terreno para el momento del incidente se encontraba anegada de agua y en condiciones pantanosas a causa de las lluvias, lo cual complicó la operación de movilización de la aeronave, para así luego proceder a la apertura de las operaciones aéreas.

De esta manera, se observó que el terreno que se encuentra paralelo al borde sur de la pista tiene muy poca correntía de las aguas de lluvia con tendencia a anegarse, lo que genera un alto riesgo en las operaciones aéreas; ya que cualquier aeronave que se salga de la pista a alta velocidad y se encuentre con las condiciones del terreno antes mencionadas, pudiera ocasionar un accidente de mayores proporciones.

Por otra parte, durante la inspección se constató el libre acceso al aeropuerto, específicamente al área de pista de personas que viven en la barriada cercana ubicada aproximadamente a mil setecientos (1700) metros del eje de la pista, situación que genera alto riesgo para la operaciones aéreas.

A la aeronave se le aplicó un servicio de mantenimiento mayor (Servicio D) donde el día 23 de Abril de 2012 se le aplicó una prueba funcional al sistema "Anti-Skid" y posteriormente el día 02 de mayo de 2012 ésta realizó un vuelo de prueba, llevándose a cabo éste sin ningún tipo de inconveniente.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Para este incidente se utilizó el modelo investigativo Shell, en el cual se direccionó la investigación entre el hombre, máquina, ambiente y procedimientos donde con las evidencias recabadas se pudo determinar el posible factor causal.

2. ANÁLISIS

2.1 Análisis del suceso

Con base en las evidencias y testimonios recabados, en las pruebas y verificaciones efectuadas y en las determinaciones llevadas a cabo, es posible establecer lo siguiente:

2.1.1 Análisis de la trayectoria de la aeronave antes del impacto.

De acuerdo a la ubicación de la aeronave y a las evidencias recopiladas en el lugar del suceso, se determinó la trayectoria que presentó la aeronave segundos antes de la salida de la pista.

La aeronave, después de asegurar los reversibles y aproximadamente a 1200 metros, durante el recorrido de aterrizaje, presentó una falla en el sistema de frenos del tren principal izquierdo siendo ésta imposible de controlar por la tripulación, lo que ocasionó a que derrapara hacia la derecha y se saliera de la pista, quedando a escasos siete (7) metros del borde sur.

Con relación a lo antes expuesto, se pudo apreciar las marcas de frenado que dejó la aeronave posterior al uso del freno de emergencia, donde se constató el mal funcionamiento del sistema de frenos del tren principal izquierdo debido a sus marcas tenues dejadas en la pista. Por otra parte, el sistema de frenos del tren principal derecho funcionó bien para el momento del incidente, ya que las marcas dejadas en la pista fueron más asentadas y visibles una vez que se aplicó el sistema de frenado de emergencia.

Esta descoordinación en el frenado final pudo haber generado el ya mencionado derrape de la aeronave hacia la derecha y la posterior salida de pista de la misma.

2.1.2 Análisis de la Inspección del sistema "Anti-Skid".

Se realizó el chequeo al sistema "Anti-Skid", debido a que éste es el que genera la coordinación del frenado de la aeronave y evita posibles derrapes incontrolados en la misma.

El primer chequeo en cabina que se le aplicó a la aeronave fue al siguiente día del incidente, donde los pistones del paquete de frenos funcionaron correctamente. Sin embargo, cuando se activó el "Anti Derrape" éstos no frenaron correctamente.

El último chequeo al sistema "Anti Derrape", fue aplicado en fecha 11 de Junio de 2012, constatándose la presencia de una falla intermitente en la caja eléctrica del sistema. Al momento de aplicar el chequeo con el anti derrape activado se produjo una falla en los cinco intentos que se realizaron por cada prueba.

Por lo antes descrito, durante el aterrizaje esta situación se presentó y contribuyó a que la aeronave no frenara adecuadamente y se saliera de la pista.



Fotografía 7. Caja de Control del "Anti Ski". Fuente: PIAA (2012).

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos

La aeronave poseía su certificado de aeronavegabilidad vigente.

Las condiciones meteorológicas el día del incidente no fueron contribuyente para el suceso.

La tripulación al mando estaba debidamente habilitada y contaba con la suficiente experiencia para realizar el vuelo.

En fecha 23 de abril de 2012 se le efectuó un servicio a la aeronave en los Estados Unidos en la OMAC Jet Harbor Inc. donde se le aplicó un chequeo funcional al sistema "Anti-Skid".

Se le aplicó un chequeo operacional al sistema de freno, pudiendo constatar que había presencia de una falla intermitente en la caja eléctrica del "Anti-Skid".

3.2 Causas

Debido a que la aeronave se salió de pista en la carrera de aterrizaje por fallas en el sistema de frenos del tren principal izquierdo y pudiéndose constatar por medio de chequeos operacionales la presencia de una falla eléctrica intermitente en el sistema de frenos "Anti-Skid", la Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos determina como probable factor causal el **Factor Material**.

4. RECOMENDACIONES

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos, hace del conocimiento del lector que las recomendaciones que se ofrecen a continuación, revisten un carácter estrictamente técnico y administrativo con el fin de mejorar la seguridad operacional.

Al Responsable Administrativo del Aeropuerto

020/2012RAA1: Adquirir equipos y herramientas necesarias que permitan la movilización de cualquier aeronave que pudiera obstaculizar la pista.

020/2012RAA2: Preparar y acondicionar los terrenos de la franja de seguridad paralelos al borde sur de la pista con el objeto de evitar inundaciones y disminuir los riesgos de un accidente de mayores proporciones, toda vez que se pudieran repetir hechos similares al de este incidente.

020/2012RAA3: Cumplir con lo estipulado en la Regulación Aeronáutica Vigente en materia de control de acceso al aeropuerto y a las áreas de movimiento a personas no autorizadas.

A la Autoridad Aeroportuaria (Bolivariana de Aeropuertos “BAER”)

020/2012OTR1: Verificar y asegurar que los aeropuertos bajo su tutela estén en cumplimiento de lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas vigentes en materia de certificación, seguridad de la aviación y gestión de la seguridad Operacional.

A la Autoridad Aeronáutica (INAC).

020/2012AA1: Supervisar y verificar que los aeropuertos bajo supervisión cumplan con lo estipulado en la Regulación Aeronáutica Vigente en materia de control de acceso al aeropuerto y a las áreas de movimiento a personas no autorizadas.

A la Organización de Mantenimiento Aeronáutico:

020/2012OMAC1: Implementar medidas que aseguren una supervisión más exhaustiva y de calidad en cuanto a la condición general de los componentes del sistema “Anti-Skid”, a los fines de minimizar las posibles fallas intermitentes por falsos contactos eléctricos.

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 Dirección para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas.