

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 060/2011

ACCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA: **CESSNA**

MODELO: **182J** MATRÍCULA: **YV1992**

EXPLOTADOR: **AEROCOPTER C.A.**

**PISTA VUELVAN CARAS, MUNICIPIO SIFONTES, ESTADO
BOLIVAR**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

22 DE NOVIEMBRE DE 2011, 19:46 UTC

ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **DIRECCIÓN GENERAL PARA LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE ACUÁTICO Y AEREO**, 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
ABREVIATURAS	iv
SINOPSIS	1
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	2
1.1 RESEÑA DEL VUELO	2
1.1.1 El hecho	2
1.2 LESIONES A PERSONAS	2
1.3 DAÑOS A LA AERONAVE	2
1.4 OTROS DAÑOS	3
1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL	3
1.5.1 Piloto al mando	3
1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE	3
1.6.1 Aeronave	3
1.6.2 Certificado de matrícula	3
1.6.3 Certificado de aeronavegabilidad	3
1.6.4 Registros de mantenimiento	4
1.6.5 Motor(es)	4
1.6.6 Hélice(s)	4
1.6.7 Masa y Centrado	4
1.6.8 Tipo de combustible utilizado	4
1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	4
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	5
1.9 COMUNICACIONES	5
1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO	5
1.10.1 Información General	5
1.10.2 Información Geográfica	5
1.11 REGISTRADORES DE VUELO	5
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO	5
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA	6
1.14 INCENDIO	6
1.15 SUPERVIVENCIA	6
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES	6
1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN	6
1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL	6
1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES Y EFICACES	6
2. ANÁLISIS	6
2.1 Análisis del Suceso	6
3. CONCLUSIONES	7
3.1 HECHOS DEFINIDOS	7
3.2 CAUSAS	7
4. RECOMENDACIONES	8

LISTA DE ABREVIATURAS

AV-GAS	Combustible de Aviones.
CICPC	Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas.
DGPAAE	Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos.
Lbs	Libras.
MSL	Nivel Medio del Mar.
SVTM	Aeródromo de Tumeremo, estado Bolívar.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OMAC	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada.
UTC	Tiempo Universal Coordinado.

SINOPSIS

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos del Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo, presenta el Proyecto de Informe Final correspondiente a la investigación realizada con ocasión del accidente ocurrido con la aeronave YV1992, de uso privado, ocurrido en Pista Vuelvan Caras, Municipio Sifontes, estado Bolívar.

El accidente fue informado por el Servicio de Rescate y Salvamento (SAR) 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 99 de la ley de Aeronáutica Civil vigente de la República Bolivariana de Venezuela, y la Junta a su vez produjo la notificación del mismo a través del formulario JIAA/NAI N° 060/2011.

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.

En la fase de aproximación final, el piloto al mando abortó el aterrizaje, impactando contra unos árboles y finalmente con el terreno.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

1.1.1 El hecho

El día 22 de noviembre del año 2011, a las 19:46 UTC, la tripulación de la aeronave marca Cessna, modelo 182J con matrícula YV1992, cumplía con un plan de vuelo propuesto desde el aeródromo de Tumeremo, ubicado en la población de Tumeremo, estado Bolívar, hacia la pista “Vuelvan Caras” ubicado en el municipio Sifontes del estado Bolívar, cuyas coordenadas son las siguientes: 07°07’07’’N / 60°46’42’’W. La aeronave una vez que realizó la aproximación final en la pista “Vuelvan Caras” abortó el aterrizaje realizando un viraje hacia la izquierda donde se encontraban unos árboles, los cuales impactó, para posteriormente chocar contra el terreno, ocasionando la muerte de su tripulante y la destrucción de la aeronave.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	0	0	n/a
NINGUNA	0	0	n/a

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave quedó totalmente destruida.



Foto 1 – Restos de la Aeronave

1.4 OTROS DAÑOS

No hubo daños colaterales a causa del accidente.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al mando

Sexo: masculino

Nacionalidad: venezolano

Edad: 37 años

Tipo de Licencia: Piloto Comercial - Avión

Fecha de Expedición: 04/Abr/2005

Fecha de Vencimiento: 02/Nov/2012

Antecedentes Médicos: ninguno

Habilitaciones: Vuelo Instrumental, Monomotores Terrestres, B-350 Capitán, AC-90 Capitán, C-208B Capitán.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 Aeronave

Marca: Cessna

Modelo: 182J

Serial: 18256891

Matrícula: YV1992

Año de Fabricación:

Certificado Tipo: 3A13

Peso Máximo de Despegue: 2800 lbs

1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 3592

Fecha de Expedición: 28-05-2010

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 05839

Fecha de Expedición: 25-May-2010

Fecha de Vencimiento: 25-May-2012

Tipo: Normal

1.6.4 Registros de mantenimiento

Última Inspección de mantenimiento: 14/01/2010

Horas desde la última inspección de mantenimiento: 50 hrs

1.6.5 Motores

Marca: Teledyne Continental

Modelo: O-470-R

Número de Serial: 451346

Última inspección de Mantenimiento: 03/12/2007

1.6.6 Hélices

Marca: McCauley

Modelo: 2A34C203/90DCA-8

Número de Serial: 080171

Última inspección de Mantenimiento: 21/02/2008

1.6.7 Masa y centrado

Peso vacío: 1760 lbs

Peso máximo de despegue: 2800 lbs

1.6.8 Tipo de combustible utilizado

AV-GAS

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA:

El Servicio de Meteorología de la Aviación Militar Bolivariana emitió un informe meteorológico para el momento y para la zona en donde explica en forma general lo siguiente:

El viento de superficie estaba de componente este con una intensidad de 6 nudos, con una visibilidad horizontal mayor a diez (10) Km; cielo nublado de 5 a 7 octavos de nubosidad a una altura de 3000 pies; temperatura ambiente de 30°C, y la presión atmosférica de mil siete (1007) milibares.

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN:

En la ruta que establecía el plan de vuelo no se contaba con ninguna ayuda para la navegación.

1.9 COMUNICACIONES

Esta información no se considera relevante para la investigación.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

1.10.1. Información General

Nombre: Pista Vuelvan Caras

Designador: No tiene

Coordenadas: 07°07'07''N/60°46'42''W

Superficie de la Pista: tierra

1.10.2 Área Geográfica

La zona del accidente es totalmente selvática.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no estaba equipada con un registrador de datos de vuelo o con un registrador de voz del puesto de pilotaje. La reglamentación pertinente no exigía transportar uno u otro de los registradores.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave quedó totalmente destruida, debido a que impactó con los árboles de lado primero con el plano derecho contra el terreno derribando árboles a lo que luego le siguió fuego producido por el combustible que le quedaba en los planos. La parte trasera de la aeronave quedó parcialmente destruida, los planos, el fuselaje y el motor quedaron totalmente destruidos por el impacto



Foto 2 – Área de esparcimiento de los restos de la Aeronave

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

El piloto al mando quedó incinerado.

1.14 INCENDIO

Presencia de fuego luego del impacto de la aeronave contra el terreno, quedando la aeronave y la vegetación afectada por las llamas.

1.15 SUPERVIVENCIA

No hubo supervivientes en el accidente.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se realizó inspección visual al sitio del accidente, tanto por tierra como por aire con el uso de un helicóptero.

En la entrevista efectuada a los propietarios de la empresa se pudo constatar que el piloto estuvo escasamente familiarizado con la pista Vuelvan Caras, solo tenía una semana trabajando para la empresa AeroCooper.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La empresa AeroCooper tiene su sede principal y su OMAC en la población de Tumeremo, estado Bolívar, fue fundada en enero del 2003.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

En el accidente estuvo presente el CICPC con el levantamiento del cadáver.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Se realizó un sobrevuelo con un helicóptero en la zona del impacto, así como también se realizó una simulación de la ruta que seguía la aeronave accidentada hasta el lugar del impacto.

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 analizar lo siguiente:

La aeronave venía procedente del SVTM a la Pista Vuelvan Caras, donde la superficie de esta pista es totalmente de tierra, no existen servicios a la navegación aérea, no existen zonas de seguridad, y no esta registrada por la Autoridad Aeronáutica para su utilización.

En la fase de aterrizaje final de este vuelo, el piloto de la aeronave decide a ultimo momento irse al aire por observar un obstáculo en esta pista; virando hacia la izquierda volando directo contra unos arbustos que se encontraban con un nivel de suelo más elevado, produciendo el impacto contra los arboles y la posterior caída a tierra.

3. CONCLUSIONES

3.1 HECHOS DEFINIDOS

Para el momento del accidente el piloto al mando poseía la licencia de Piloto Comercial – Avión vigente, estaba habilitado en el equipo y su certificado de aptitud psicofísica también estaba vigente.

Para el momento del accidente la aeronave tenía el certificado de aeronavegabilidad vigente, en la inspección practicada a la misma posterior al accidente no se pudo evidenciar ningún tipo de desperfecto puesto que quedo totalmente destruida.

En la inspección realizada a la zona se evidenció que es un terreno selvático de difícil acceso, con algunas elevaciones considerables de terreno.

3.2 CAUSAS

Esta Dirección para la Prevención e Investigación de Accidentes, tomando en cuenta las características del accidente y las evidencias recopiladas en el transcurso de la investigación, considera el **Factor Humano** como el causal de este accidente, pudiéndose evidenciar de manera contundente las siguientes causas:

- El piloto de la aeronave tenía muy pocos conocimientos acerca de esta pista ni de la zona.
- La pista en uso no estaba autorizada por la Autoridad Aeronáutica.

4. RECOMENDACIONES

La DGPIAAE hace conocimiento del lector que las recomendaciones de seguridad que se ofrecen a continuación, revisten un carácter estrictamente técnico y administrativo.

A la autoridad aeronáutica (INAC)

060/2011 AA1 Cumplir con la normativa de aeródromo de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV 14) en materia de autorización de pistas en el territorio nacional.

A la empresa Aerocopter C.A.

060/2011 GEO1 Instruir a sus pilotos en el uso de pistas que se encuentren en las mismas condiciones de inseguridad y que no están registradas por la Autoridad Aeronáutica.

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.