

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 048/2011

INCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA: MCDONELL DOUGLAS, MODELO: DC-9-32

MATRÍCULA: YV371T, EXPLOTADOR: ASERCA AIRLINES

AEROPUERTO "GENERAL MANUEL CARLOS PIAR" PUERTO

ORDAZ, ESTADO BOLIVAR (SVPR)

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

26 DE SEPTIEMBRE DE 2011, 17:20 UTC

ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **DIRECCIÓN GENERAL PARA LA PREVENCIÓN E INVESTIGACION DE ACCIDENTES AÉREOS DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**, 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

	Pág.
LISTA DE 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.....	2
1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL.....	2
1.5.1 Piloto al mando.....	2
1.5.2 Copiloto.....	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
1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.....	4
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.....	4
1.9 COMUNICACIONES.....	4
1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO.....	4
1.10.1. Información General.....	4
1.11 REGISTRADORES DE VUELO.....	4
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.....	4
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA.....	5
1.14 INCENDIO.....	5
1.15 SUPERVIVENCIA.....	5
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES.....	5
1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN.....	5
1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL.....	5
1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES.....	5
2. ANÁLISIS.....	5
2.1 ANÁLISIS DEL SUCESO.....	5
3. CONCLUSIONES.....	6
3.1 HECHOS DEFINIDOS.....	6
3.2 CAUSAS.....	6
4. RECOMENDACIONES.....	7

LISTA DE ABREVIATURAS.

°C	Grados Centígrados.
DGPIAAE	Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos.
Ft	Pies (medida de altitud).
HLV	Hora Legal de Venezuela.
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
kg	Kilogramo (medida de peso).
MSL	Nivel medio del mar.
TLA	Transporte Línea Aérea – Avión.
UTC	Tiempo Universal Coordinado.

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

SINOPSIS.

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos del Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo, presenta el Informe Final correspondiente a la investigación realizada con ocasión del incidente ocurrido con la aeronave YV371T, de uso comercial, ocurrido en Aeropuerto "General Manuel Carlos Piar" de Puerto Ordaz, estado Bolívar.

El incidente fue informado por el Centro de Control 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 99 de la ley de Aeronáutica Civil vigente de la República Bolivariana de Venezuela, y la Dirección a su vez produjo la notificación del mismo a través del formulario JIAAC/NAI N° 048/2011.

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 fase de ascenso inicial, la jefa de cabina notificó a la tripulación al mando que estaba saliendo humo en la cabina de pasajeros, situación que conllevó a retornar de inmediato a la estación, activando el respectivo plan de emergencia.

La aeronave aterrizó satisfactoriamente y los pasajeros resultaron ilesos.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

1.1.1 El hecho.

El día 26 de septiembre del año 2011, a las 17:20, la aeronave marca McDonnell Douglas, matrícula YV371T propiedad de la compañía Aserca Airlines se encontraba despegando del Aeropuerto "General Manuel Carlos Piar" de Puerto Ordaz, estado Bolívar, cuando en fase de ascenso inicial y a una altura de 900 ft se declaró en emergencia una vez que las tripulantes de cabina le informaran a la tripulación al mando presencia de humo en la cabina de pasajeros, la tripulación al mando declaró la emergencia y decidió retornar al Aeropuerto "General Manuel Carlos Piar" de Puerto Ordaz, estado Bolívar.

1.2 LESIONES A PERSONAS.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	0	0	n/a
NINGUNA	5	91	n/a

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE.

La aeronave no presentó daños a consecuencia del incidente.

Luego del aterrizaje la aeronave fue inspeccionada por los Técnicos de Mantenimiento de la empresa, evidenciándose una fuga hidráulica en el compartimiento de carga A.

1.4 OTROS DAÑOS.

No hubo otros daños.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL.

1.5.1 Piloto al mando.

Sexo: masculino.

Nacionalidad: venezolano.

Edad: 35.

Tipo de Licencia: Piloto TLA.
Fecha de Expedición: 28/01/2008.
Fecha de Vencimiento: 17/10/2011.
Antecedentes Médicos: ninguno.
Habilitaciones: Vuelo instrumental, capitán DC9, capitán MD80.

1.5.2 Copiloto.

Sexo: masculino.
Nacionalidad: venezolano.
Edad: 44 años.
Tipo de Licencia: Piloto Comercial Avión.
Fecha de Expedición: 01/10/2008.
Fecha de Vencimiento: 24/09/2011.
Antecedentes Médicos: ninguno.
Habilitaciones: DC9 Copiloto, MD80 Copiloto.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE.

1.6.1 Aeronave.

Marca: McDonnell Douglas
Modelo: DC-9-32
Serial: 47235
Matrícula: YV371T
Año de Fabricación: 1968
Certificado Tipo: A6WE
Peso Máximo de Despegue: 50.000 Kgs
Asientos (capacidad): 115

1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 3658
Fecha de Expedición: 23/08/2010

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 6049
Fecha de Expedición: 17/09/2010
Fecha de Vencimiento: 17/09/2012
Tipo: Estándar

1.6.4 Registros de mantenimiento.

Última Inspección de mantenimiento: 26/09/2011 (Servicio Prevuelo).

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Información no relevante para esta investigación.

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

No requerida para este caso.

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones se efectuaron de manera normal.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO.

1.10.1. Información General.

Nombre: Aeropuerto "General Manuel Carlos Piar"

Designador: SVPR

Coordenadas: 08°17'18"N / 62°45'37"W

Orientación de la Pista: 07-25

Superficie de la Pista: Asfaltada

Dimensiones: 2050 x 45 mts

Elevación: 472 ft

Temperatura Promedio: 33°C

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

Esta información no se es relevante para el transcurso de esta investigación.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

No hubo colisión en este incidente.

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

No aplica.

1.14 INCENDIO

Hubo presencia de humo en la cabina de pasajeros.

1.15 SUPERVIVENCIA

No aplica.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se realizaron entrevistas a la tripulación al mando.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

Esta información no es relevante para la investigación.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplica.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Las informaciones recabadas en el transcurso de la investigación fueron infundadas por medio de entrevistas al piloto y copiloto, reportes de mantenimiento y reportes de la tripulación al mando.

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:

Una vez que la aeronave realizó la rotación y retrajo los trenes se activó la fuga de fluido hidráulico el cual cayó un poco en la parte posterior de la “Ground Flood Light” (luz de taxeo) y esta se evaporó, se esparció por el compartimiento de carga A y salió por la cabina de pasajeros.

3. CONCLUSIONES

3.1 HECHOS DEFINIDOS

Para el momento del incidente el piloto tenía la licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea – Avión vigente, estaba habilitado en el equipo contaba con un total aproximado de 4128 horas de vuelo, de ellas 3900 en la aeronave investigada, y su certificado de aptitud psicofísica también estaba vigente, el copiloto tenía la licencia de Piloto Comercial – Avión vigente, estaba habilitado en el equipo contaba con un total aproximado de 1500 horas de vuelo, de ellas 1250 en el modelo, y su certificado de aptitud psicofísica también estaba vigente. Por todo lo anterior, se considera que la tripulación estaba capacitada para efectuar el vuelo. Esto no es considerado como factor causal ni contribuyente de este incidente.

Para el momento del incidente la aeronave tenía el certificado de aeronavegabilidad vigente, sus respectivas inspecciones de mantenimiento asentadas en bitácora, en la inspección practicada a la misma posterior al incidente se pudo evidenciar que la aeronave presentó una fuga hidráulica, luego de la inspección del personal mecánico de la empresa se percató que una línea de presión tenía fuga la cual fue remplazada.

3.2 CAUSAS

Esta Dirección General una vez analizados los factores primordiales que intervienen en el causal de un incidente de aviación como son: Factor Humano, Factor Material y Factor Físico, así como tomando en cuenta las características del incidente y las evidencias recopiladas en el transcurso de la investigación, considera el **Factor Material** como el Causal de este incidente, específicamente por la falla de una de las líneas de presión del compartimiento delantero. Esto excluye la responsabilidad que tiene la tripulación de la aeronave de efectuar un procedimiento de emergencia al tratar de aterrizar la aeronave en las condiciones en que se encontraba.

4. RECOMENDACIONES

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidente Aéreos hace del conocimiento del lector que las recomendaciones que se ofrecen a continuación, revisten un carácter estrictamente técnico y administrativo.

Autoridad Aeronáutica.

048/2011-AA1 Establecer los correctivos necesarios para que se garanticen la necesaria fiscalización y el requerido control, tanto de la condición de las aeronaves como de las acciones de mantenimiento preventivo o correctivo que realizan las organizaciones de mantenimiento aeronáutico, en procura del resguardo de la seguridad operacional y la prevención de incidentes.

A la Gerencia de la OMAC.

048/2011-GME1 Realizar los correctivos que garanticen la ejecución apropiada de las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo del programa de mantenimiento aprobado para las aeronaves a cargo de su organización de mantenimiento, como contribución significativa al resguardo de la seguridad.

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