

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 019/2008

INCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA: BEECHCRAFT

MODELO: BE58, MATRÍCULA: YV1836,

AEROPUERTO CARACAS OSCAR MACHADO ZULOAGA

(SVCS)

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

15 DE MARZO DE 2008, 18:00 UTC



ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL 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

ABREVIATURAS

SINOPSIS

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

1.2 LESIONES A PERSONAS

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

1.4 OTROS DAÑOS

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al mando

1.5.2 Copiloto

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 Aeronave

1.6.2 Certificado de matrícula

1.6.3 Certificado de aeronavegabilidad

1.6.4 Registros de mantenimiento

1.6.5 Motor(es)

1.6.8 Tipo de combustible utilizado

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

1.9 COMUNICACIONES

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

1.14 INCENDIO

1.15 SUPERVIVENCIA

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES Y EFICACES

2. ANÁLISIS

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.2 Causas

4. RECOMENDACIONES

Página

iv

1

2

2

2

2

3

3

3

3

3

3

3

4

4

4

4

4

5

5

5

5

5

6

6

6

6

7

7

7

7

7

7

7

8

8

8

8

8

SINOPSIS

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación del Ministerio del Poder Popular para el Transporte y Comunicaciones, presenta el Informe Final correspondiente a la investigación realizada con ocasión del incidente de la aeronave marca: Beechcraft, modelo: BE58; matrícula: YV1836, ocurrido en la fase de aproximación al Aeropuerto Caracas, "Oscar Machado Zuloaga" de Charallave, Edo. Miranda.

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 con referencia al nivel medio del mar (MSL) y todos los rumbos serán con referencia al norte magnético, a menos que expresamente se indique otra cosa.

El día 15 de marzo de 2008, siendo las 18:00 UTC; la aeronave matrícula: YV1836, procedía del aeropuerto internacional "Arturo Michelena" de Valencia, Edo. Carabobo (SVVA), con destino al Aeropuerto Caracas "Oscar Machado Zuloaga" de Charallave (SVCS) Edo. Miranda, en vuelo de entrenamiento en fase de aterrizaje, en la aproximación final para la pista 10 del aeropuerto de destino, un ave (zamuro) impactó en el borde de ataque del plano izquierdo, resultando con daños menores y la tripulación ilesa.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 15 de marzo de 2008, siendo las 18:00 UTC; la aeronave matrícula: YV1836, antes identificada procedía del aeropuerto internacional "Arturo Michelena" de Valencia, Edo. Carabobo (SVVA), con destino al aeropuerto Caracas "Oscar Machado Zuloaga" de Charallave (SVCS) Edo. Miranda, en vuelo de entrenamiento en fase de aterrizaje, durante la aproximación a la pista 10 del aeropuerto de destino, un ave (zamuro) impactó en el borde de ataque del plano izquierdo.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	0	0	n/a
NINGUNA	2	0	n/a

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

Como consecuencia del impacto, presentó daños menores en el borde de ataque del plano izquierdo. (Ver fotografías)



Fig.1



Fig.2

Daños observados en el Borde de ataque de los planos

1.4 OTROS DAÑOS

No se registraron daños adicionales como consecuencia del incidente

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al mando

Sexo: masculino

Nacionalidad: Venezolana

Fecha de Nacimiento: 28/ 08/69

Tipo de Licencia: Instructor de Vuelo Avión

Fecha de Expedición: 11/02/05

Fecha de Vencimiento: 13/02/09

Restricciones Médicas: ninguna

Habilitaciones: Monomotores Terrestre, Multimotores Terrestres, BE-90 , BE-20,
BE-300, BE-350, BE-F90.

1.5.2 Copiloto.

Sexo: masculino

Nacionalidad: Venezolana

Fecha de Nacimiento: 20/11/1974

Tipo de Licencia: Instructor de Vuelo- Avión.

Fecha de Expedición: 08/11/2004

Fecha de Vencimiento: 08/11/08

Restricciones Médicas: ninguna

Habilitaciones: BE-20, BE-90

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 Aeronave



Marca: Beechcraft

Modelo: BE58

Serial: TJ219

Matrícula: YV1836

Año de Fabricación: 1.979

Certificado Tipo: 3A16

Propietario u Operador: Aviaservice

Peso máximo de despegue: 6.200 Lbs

1.6.1.1 Certificado de matrícula

Número: 1015

Fecha de Expedición: 07/09/2006

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Fecha de Expedición: 19/01/2010

Fecha de Vencimiento: 19/01/2012

Tipo: Especial / **Normal** / Restringido / Transporte

1.6.4 Registros de Mantenimiento

Se le efectuó según registro de mantenimiento de la aeronave, una inspección de 50/100 horas, donde se le aplicaron ítems de lubricación, aplicación de Directivas de Aeronavegabilidad y servicios a la batería principal de la aeronave.

Fecha de última inspección de mantenimiento: 28/11/2007

1.6.5 Motores

Motor N° 1:

Marca: Continental

Modelo: TSIO-520-WB

Número de Serial: 274167-R

Potencia: 310 HP

Horas totales (TSO): 360.10

Fecha de última inspección de mantenimiento: 28/11/2007.

Motor N° 2:

Marca: Continental

Modelo: TSIO-520-WB

Número de Serial: N°2:274465-R

Potencia: 310 HP

Horas totales (TSO): 360.10

Fecha de última inspección de mantenimiento: 28/11/2007.

1.6.8 Tipo de combustible utilizado

AV GAS 100/130

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA:

Las condiciones meteorológicas para el momento del incidente eran adecuadas para los vuelos VFR. Por esto, las condiciones meteorológicas no fueron factor contribuyente en la ocurrencia del incidente.

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN:

Todas las radioayudas instaladas en el aeropuerto: VOR, ILS, luces ODALS, y PAPI funcionaban con normalidad. La aeronave contaba con equipos VOR e ILS.

1.9 COMUNICACIONES

Se realizaron de manera clara entre el Control de Aproximación Tuy (APP) y el piloto al mando de la aeronave.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

1.10.1 Información general



Nombre: Caracas/ Oscar Machado Zuloaga

Designación OACI: SVCS

Coordenadas: 10° 17' 24'' N / 66° 48' 54'' W

Orientación de la Pista(s): 10/28

Superficie de la Pista: Concreto y asfalto

Dimensiones: 2000 X 45 m

Elevación: 2145 Ft

Servicios Terrestres: Sanidad, AIS, ARO, MET, ATS, Combustible

Horario de Servicio: 10:00 / 02:00

1.10.2 Área Geográfica

Región centro- norte de Venezuela.

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 resultó con daños en el borde de ataque del plano izquierdo.

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

No hubo ningún vestigio de que factores fisiológicos o incapacidades propias del piloto, afectaran su actuación o desempeño en vuelo.

1.14 INCENDIO

No se produjo fuego como consecuencia del Incidente.

1.15 SUPERVIVENCIA

No hubo declaración alguna de emergencia, ni ningún otro aspecto a considerar en lo relativo a supervivencia.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se aplicó ningún ensayo para la determinación de la causa del incidente.

1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

No fue relevante para la determinación de la causa de este incidente.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

Se efectuó entrevistas al piloto y copiloto de la aeronave.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Bajo las circunstancias en que ocurrió el incidente, no se practicaron pruebas pertinentes para el mismo.

2. ANÁLISIS

En inspección posterior al incidente realizada por la JIAAC, en el sitio de la eventualidad se pudo evidenciar que el impacto con el ave (zamuro), produjo daños en el borde de ataque del plano izquierdo. Cabe destacar que en la zona de aproximación al Aeropuerto Caracas, "Oscar Machado Zuloaga" de Charallave, Edo. Miranda, se encuentra ubicado el Relleno Sanitario La Bonanza, por la cual se ha determinado que vuelan a su cercanía un gran número de aves de rapiña, localmente conocidos como Zamuros (Nombre Científico: *Coragyps atratus*) los cuales habitan, se alimentan y se reproducen en el vertedero de basura, por ser su bioma natural. Este gran número de aves representa un riesgo permanente de posibles colisiones entre ellas y las aeronaves que operan en el área del Aeropuerto Caracas.

3. CONCLUSIONES

3.1 HECHOS DEFINIDOS

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

La aeronave tenía el certificado de aeronavegabilidad vigente y en la inspección practicada a la misma, posterior al incidente, no se pudo evidenciar nada que indicara que la aeronave hubiese presentado alguna falla, ni hubo ningún reporte por parte del piloto en el cual manifestara que tenía algún problema a bordo.

3.2 CAUSAS

Esta Junta Investigadora, una vez analizados los factores primordiales que intervienen en el causal de un accidente e incidente de aviación como son: Factor Humano, Factor Material y Factor Físico, y tomando en cuenta las características del incidente y las evidencias recopiladas en el transcurso de la investigación, considera el Factor Físico como el causal de este incidente. (Factor Físico: Presencia de Aves en el área de operaciones de vuelo cercana al Aeropuerto Caracas).

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, 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:

Al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

019/2008-AA1 Coordinar conjuntamente con los explotadores de los distintos aeropuertos, la creación de comités locales de prevención de impactos con aves y fauna, en cumplimiento con la Regulación Aeronáutica Venezolana 139, Sección 139.44, referente a la Protección sobre peligro por Aves y otros Animales.

019/2008-AA2 Implementar la normativa jurídica para la creación del Comité Nacional de Prevención del Peligro Aviario, con el objetivo de materializar la norma emanada del órgano rector de la Aviación Civil (OACI) de adoptar medidas para el control y prevención del peligro aviario.

019/2008-AA3 Promover mesas de trabajo con las autoridades gubernamentales, Ministerio del Ambiente y explotadores aeroportuarios, para estudiar la problemática existente y establecer las medidas necesarias que mitiguen dicho problema.

Al Responsable Administrativo del Aeródromo

019/2008-RAA Promover mesas de trabajo con el INAC, con las autoridades gubernamentales y Ministerio del Ambiente, para estudiar la problemática existente y establecer las medidas necesarias que mitiguen dicho problema.

A la Gerencia General de Navegación Aérea y la Oficina de Coordinación Regional

019/2008-GOE1 Coordinar con los servicios ATS los procedimientos de avistamientos y notificación de impactos con aves, a los fines de transmitir a la comunidad aeronáutica la información en forma oportuna.

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.

POR LA JIAAC: