

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 045/2005

ACCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA: CESSNA

MODELO: 182 MATRÍCULA: YV1260P

EXPLOTADOR: PEDRO MANZANARES

AEROPUERTO "GENERAL JOSE ANTONIO ANZOATEGUI",

BARCELONA, ESTADO ANZOATEGUI (SVBC)

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

18 DE JUNIO DE 2005, 20:30 UTC

ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **DIRECCIÓN GENERAL PARA LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AEREOS 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
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
1.6 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	3
1.6.5 Motor(es)	3
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	4
1.9 COMUNICACIONES	4
1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO	4
1.10.1 Información general	4
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	5
1.14 INCENDIO	5
1.15 SUPERVIVENCIA	5
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES	5
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	6
3.1 HECHOS DEFINIDOS	6
3.2 CAUSAS	7
4. RECOMENDACIONES	7

LISTA DE ABREVIATURAS:

AIS	Servicio de Información Aeronáutica
AV-GAS	Combustible de Aviones
Gls	Galones
Hp	Horse Power (Caballos de Fuerza)
PIAA	Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos
Kgs	Kilogramos
Lts	Litros
MN	Millas Náuticas
Mts	Metros
MSL	Nivel Medio del Mar
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PDV	Petróleos de Venezuela
SVBC	Aeropuerto de Barcelona "General José Antonio Anzoátegui"
SVMG	Aeropuerto "General Santiago Mariño"
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 Informe Final correspondiente a la investigación realizada con ocasión del accidente ocurrido con la aeronave YV1260P, de uso privado, ocurrido en Aeropuerto "General José Antonio Anzoátegui", Barcelona, estado Anzoátegui.

El accidente fue comunicado por el Centro Coordinador de Salvamento del Aeropuerto de Maiquetía, a la Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos como Autoridad Competente para la investigación, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 96 y 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° 045/2005.

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 18 de junio de 2005 a las 20:30 UTC, la aeronave marca Cessna, matrícula YV1260P durante el recorrido de aterrizaje en el Aeropuerto de Barcelona (SVBC), pista 15, el piloto perdió el control y la aeronave se salió hacia la franja de seguridad, al intentar retornar a la misma, la rueda de nariz impactó contra un obstáculo de concreto ocasionando que la aeronave capoteara, resultando sus ocupantes ilesos y la aeronave con daños de importancia.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

1.1.1 El hecho

El día 18 de junio de 2005 a las 15:30 UTC, el piloto al mando de la aeronave marca Cessna modelo 182, con matrícula YV1260P, cumplió con un plan de vuelo desde SVMG a SVBC, todo el vuelo se realizó de manera normalizada hasta que la aeronave realizó el toque inicial para el recorrido de aterrizaje sobre la pista 15 en el Aeropuerto de Barcelona (SVBC), el piloto perdió el control de la aeronave y se salió hacia la franja de seguridad y al intentar retornar hacia la pista, la rueda del tren nariz se enterró en el barro, chocando luego con un obstáculo de concreto que había en dicha franja. Este impacto conllevó a que la rueda del tren de nariz colapsara y se desprendiera, la aeronave capoteó, quedando ésta con daños de importancia y sus ocupantes ilesos.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	0	0	n/a
NINGUNA	1	3	n/a

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave tuvo daños en las palas de la hélice, rotura y rayones del parabrisas, rotura del tren de nariz y fractura en el empenaje trasero.

1.4 OTROS DAÑOS

No hubo otros daños como consecuencia del accidente.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al mando

Sexo: masculino

Nacionalidad: venezolano

Edad: 68

Tipo de Licencia: Piloto Privado - Avión

Fecha de Expedición: 02/04/2005

Fecha de Vencimiento: 02/2006

Antecedentes Médicos: ninguno
Habilitaciones: Monomotores

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 Aeronave

Marca: Cessna Aircraft Company
Modelo: 182 Q
Serial: 18265644
Matrícula: YV1260P
Año de Fabricación: 1977
Certificado Tipo: 3A13
Peso Máximo de Despegue: 2950 lb
Asientos (capacidad): 4
Última inspección de Mantenimiento: 02/03/2005

1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 3.349
Fecha de Expedición: 09/11/1977

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 0323
Fecha de Expedición: 26/04/2004
Fecha de Vencimiento: 26/04/2006
Tipo: Normal

1.6.4 Registros de mantenimiento

Horas totales de la aeronave (casco) (TT): 1426,2
Última Inspección de mantenimiento: 02/05/2005

1.6.5 Motores

Marca: Teledyne Continental
Modelo: O-470-U
Número de Serial: 465852
Potencia: 230 hp
Horas Totales (TS0): 50,70



Última inspección de Mantenimiento: 02/03/2005

1.6.6 Hélices

Marca: McCauley

Modelo: C2A34C204/90DCB-8

Número de Serial: 7935041

Horas totales (TSO): 85

Última inspección de Mantenimiento: 02/03/2005

1.6.7 Masa y centrado

Peso vacío: 825,1 kgs

Peso máximo de despegue: 2950 Lb

Capacidad de combustible: 61 Gls

1.6.8 Tipo de combustible utilizado

AV-GAS 100-130

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA:

Esta información fue asentada por el capitán de la aeronave en la planilla de inspección del accidente, lo cual reseña las siguientes condiciones meteorológicas para el momento: viento de los 180° a 15 nudos con ráfagas de viento de 20 nudos y techo de nubes despejado.

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN:

No aplica para la investigación.

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre la aeronave y la torre de control fueron efectivas hasta el momento del accidente, luego del impacto no hubo contacto por radio ni visual entre la torre y la tripulación de la aeronave puesto que en el sitio del accidente había abundante vegetación, la comunicación de socorro a los Bomberos la realiza un vuelo que venía en fase de aproximación final hacia la pista.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

1.10.1. Información General

Nombre: Aeropuerto de Barcelona "General José Antonio Uzcategui"

Designador: SVBC

Coordenadas: 10°06'40''N / 64°41'32''W
Orientación de la Pista: 15 - 33 Superficie de la Pista: Asfalto
Dimensiones: 3000 mts x 40 mts
Elevación: 26'
Temperatura Promedio: 34°
Horario de Servicio: 08:00 – 17:00

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

Hubo daños de importancia a la misma. La aeronave tuvo daños en las palas de la hélice, a causa del impacto contra el obstáculo rotura y rayones del parabrisas, rotura de la rueda del tren de nariz debido a que ésta funcionó como punto pivote en el capoteo de la aeronave y fractura de la parte trasera del fuselaje.

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

No se encontró ningún vestigio médico que pudiera haber influido en la realización de la investigación.

1.14 INCENDIO

No hubo incendio como consecuencia del accidente.

1.15 SUPERVIVENCIA

Todos los ocupantes de la aeronave resultaron ilesos y desalojaron la aeronave con ayuda de los bomberos aeronáuticos del aeropuerto.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Las técnicas de investigación utilizadas fueron las siguientes:

- Tomas fotográficas de la aeronave accidentada.
- Mediciones del área del accidente.
- Entrevista al capitán de la aeronave.

1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La aeronave era de propiedad privada.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

Para el auxilio a la tripulación involucrada fue oportuno el aseguramiento de la aeronave en el accidente, tuvieron que ser asistidos por los Bomberos Aeronáuticos.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

No se realizaron ensayos especiales para esta investigación.

2. ANÁLISIS

2.1 Análisis del suceso

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

- Cuando la aeronave efectúa la toma de contacto sobre la pista, la componente del viento provenía de los 180° con una velocidad de 15 nudos lo que posiblemente afectó el aterrizaje llevando la aeronave hacia la franja de seguridad, ocasionando la salida de la pista hacia un terreno fangoso que provocó que el tren de nariz se enterrara en el barro de la zona de seguridad y colisionara con un obstáculo de concreto trayendo como consecuencia el capoteo de la aeronave.
- La aeronave perdió comunicación con la torre luego del accidente, no hubo respuesta luego de varios intentos de llamada, tampoco hubo visualización entre la torre de control y la aeronave puesto que en la zona existe abundante vegetación.

3. CONCLUSIONES

3.1 HECHOS DEFINIDOS

- La aeronave se encontraba aeronavegable para el momento del accidente.
- No fueron reportadas condiciones meteorológicas adversas al momento de la aproximación final.
- La aeronave presentó daños de importancia.



- La aeronave perdió comunicación con la torre inmediatamente después del accidente, no hubo respuesta luego de varios intentos de llamada, tampoco hubo visualización entre la torre y la aeronave puesto que en la zona de seguridad existe abundante vegetación.
- Después del accidente, el capitán y los pasajeros fueron asistidos por los Bomberos del aeropuerto.
- La componente de viento provenía de los 180° a una velocidad de 15 nudos..

3.2 CAUSAS

Esta Dirección General, tomando en cuenta las características del accidente y las evidencias recopiladas en el transcurso de la investigación, considera el **Factor Físico** como el causal de este accidente, producido por las ráfagas de viento en la zona hicieron que la aeronave se saliera de la pista y ocurriera el accidente, tomando en consideración el **Factor Humano** como factor contribuyente por la falta de mejoras en los procedimientos de la Torre de Control, como el establecimiento de normas previas al aterrizaje de aeronaves y las condiciones meteorológicas para el momento.

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)

045/2005 AA1 Cumplir con la normativa de aeródromo de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV 14) en materia de supervisión y mantenimiento de las franjas de seguridad de la pista.

045/2005 AA2 Preparar y acondicionar los terrenos de la franja de seguridad al borde de ambas pistas con el objeto de disminuir los riesgos de accidente de gran magnitud.

045/2005 AA3 Elaborar y poner en actividad un programa de control aviario y fauna.

Al Piloto de la Aeronave

045/2005 PIL1 Solicitar al Control de Aproximación de los aeropuertos las condiciones atmosféricas presentes en el campo para el momento de la aproximación y aterrizaje.

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.