



# INFORME FINAL

*EXPEDIENTE 032/2006*

## **INCIDENTE AÉREO**

**AERONAVE MARCA: CESSNA, MODELO: C-207**

**MATRÍCULA: YV1220**

**EXPLOTADOR: TURISMO AEREO AMAZONAS, C.A**

**CARRETERA PERIMETRAL DE LA PARAGUA, EDO.BOLIVAR**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**01 DE JULIO DE 2006, 12:30 UTC**

## ACLARATORIA

El presente informe interino es un documento técnico que refleja las conclusiones preliminares de la **DIRECCION 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.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Chicago/44), ratificado por la Ley Aprobatoria del Protocolo Relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 1976 de fecha 22 de febrero de 1977, esta investigación técnica tiene un carácter estrictamente administrativo, sin que sus conclusiones generen presunción de culpas sobre los hechos investigados.

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.*

La conducción de la investigación ha sido efectuada únicamente con el objetivo fundamental de prevenir sucesos similares, de modo que no se ha recurrido necesariamente en todos los casos a procedimientos de prueba de tipo judicial.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra, de índole administrativa o judicial, que en relación con las consecuencias del suceso, pudiera ser incoada con arreglo al ordenamiento legal. Igualmente es importante señalar, que el proceso de investigación no ha culminado; por lo tanto, su contenido puede tener variaciones al presentarse informes posteriores a este.

Este informe consta de cuatro partes:

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

## ÍNDICE

LISTA DE ABREVIATURAS .....	v
<b>SINOPSIS</b> .....	1
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS</b> .....	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 <i>Piloto al mando</i> .....	2
1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE .....	3
1.6.1 <i>Aeronave</i> .....	3
1.6.2 <i>Certificado de Matrícula</i> .....	3
1.6.3 <i>Certificado de Aeronavegabilidad</i> .....	3
1.6.4 <i>Registros de mantenimiento</i> .....	4
1.6.5 <i>Motores</i> .....	4
1.6.6 <i>Hélices</i> .....	4
1.6.7 <i>Tipo de combustible utilizado</i> .....	4
1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA .....	4
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN: .....	4
1.9 COMUNICACIONES .....	5
1.10. ÁREA 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 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN .....	6
1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL.....	6

1.19	TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES .....	6
2.	<b>ANÁLISIS</b> .....	6
2.1	<b>ANÁLISIS DEL SUCESO</b> .....	6
3.	<b>CONCLUSIONES</b> .....	7
3.1	HECHOS DEFINIDOS .....	7
3.2	CAUSAS .....	7
4.	<b>RECOMENDACIONES</b> .....	8

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

## LISTA DE ABREVIATURAS

°C	Grados Centígrados
AV GAS	Combustible utilizado en motores de pistón
DGPIAA	Dirección General de Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
kg	Kilogramo (medida de peso)
Lbs	Libras (medida de peso)
MHz	Megahertz ( unidad de frecuencia)
MSL	Nivel medio del mar
NM	Millas náuticas (Medida de distancia)
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
TSO	Tiempo desde reacondicionamiento
UTC	Tiempo Universal Coordinado
VFR	Reglas de vuelo visual
VMC	Condiciones meteorológicas visuales

## 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 en ocasión del incidente ocurrido con la aeronave YV1220, de uso comercial, ocurrido en la Vía Perimetral de la Paragua, Sector los Yopitos, a 10 NM Radial 030° de l aeródromo La Paragua, Edo. Bolívar.

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 01 de Julio de 2006, siendo las 12:30 UTC, la aeronave marca: Cessna, modelo: C-207, serial: 207-00681, matricula: YV1220, procedía del aeropuerto "Thomas de Heres", Ciudad Bolívar, Edo. Bolívar (SVCB) con destino al aeródromo de Canaima, Edo. Bolívar (SVCN), en crucero presentó falla parcial de potencia, aterrizando en carretera asfaltada, sin ocasionar ningún tipo de daños a la aeronave ni a terceros.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

#### 1.1.1 El hecho

El día 01 de Julio de 2006, siendo las 12:30 UTC, la aeronave marca: Cessna, modelo: C-207, serial: 207-00681, matricula: YV1220, de uso comercial procedía del aeropuerto "Thomas de Heres", Ciudad Bolívar, Edo. Bolívar (SVCB) con destino al aeródromo de Canaima, Edo. Bolívar (SVCN), en crucero presentó falla parcial de potencia, aterrizando en la Vía Perimetral de la Paragua carretera asfaltada, a 10 NM Radial 030° del aeródromo La Paragua, sin ocasionar ningún tipo de daños a la aeronave ni a terceros.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	0	0	n/a
NINGUNA	01	07	n/a

### 1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave no presentó daños en su estructura.

### 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: 30/08/62

Tipo de Licencia: piloto Comercial-Avión.

Fecha de Expedición: 02/06/92

Fecha de Vencimiento: 24/04/07

Antecedentes Médicos: Ninguna

Habilitaciones: Vuelo Instrumental, Monomotores Terrestres

## 1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

### 1.6.1 Aeronave

Marca: Cessna

Modelo: C-207

Serial: 207-00681

Matrícula: YV1220

Año de Fabricación: 1.981

Certificado Tipo: A16CE

Peso Máximo de Despegue: 3800 lb

Asientos (capacidad): 06

Horas totales de la Aeronave: 11701.1

Última inspección de Mantenimiento: 28/06/06

### 1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 0324

Fecha de Expedición: 02/11/2005

### 1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 0440

Fecha de Expedición: 30/05/2006

Fecha de Vencimiento: 30/05/2008

Tipo: Especial / **Normal** / Restringido

#### 1.6.4 Registros de mantenimiento

Última Inspección de mantenimiento: 28/06/2006

Horas desde la última inspección de mantenimiento: 11.701,1

#### 1.6.5 Motores

Marca: Teledyne Continental

Modelo: I0550-F

Número de Serial: 2847777-R

Horas Totales (TSO): 1073,3

Última inspección de Mantenimiento: 28/06/06

Horas desde la última inspección de Mantenimiento: 1075,4

#### 1.6.6 Hélices

Marca: McCauley

Modelo: D3A34C402

Número de Serial: 951604

Horas totales (TSO): 312,1

Última inspección de Mantenimiento: 28/06/06

#### 1.6.7 Tipo de combustible utilizado

AV GAS

### 1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA:

Las condiciones meteorológicas para el momento del incidente, eran las adecuadas para vuelos VFR.

### 1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN:

No se requirió por el tipo de incidente.

## 1.9 COMUNICACIONES

No se dejó constancia que se realizaron comunicaciones entre el Control de Aproximación de La Paragua y el piloto al mando de la aeronave, debido a que este aeródromo no cuenta con instalaciones para los servicios ATS. Las comunicaciones se efectúan en la frecuencia 123,4 MHz para las aeronaves que operan en esta área.

## 1.10. ÁREA GEOGRÁFICA

Sur-Este de Venezuela, Estado Bolívar.

## 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 aterrizó en una carretera asfaltada (Vía Perimetral de la Paragua), a 10 NM Radial 030° del aeródromo La Paragua, la aeronave no resultó con ningún tipo de daño.



Fig. 1 La aeronave YV1220 después del aterrizaje de emergencia.

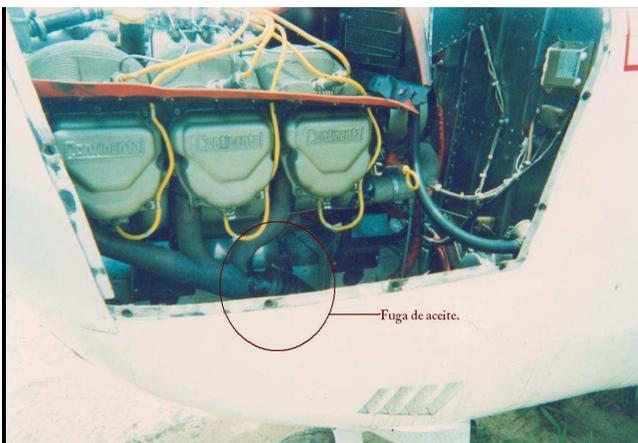


Fig.2 Donde se observa la fuga de aceite

### **1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA**

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

### **1.14 INCENDIO**

No se produjo fuego como consecuencia del Incidente

### **1.15 SUPERVIVENCIA**

Luego del aterrizaje de emergencia se procedió al desembarque de los pasajeros.

### **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.

### **1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL**

Se efectuó entrevista al piloto de la aeronave.

### **1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES**

Bajo las circunstancias en que ocurrió el incidente, se utilizó la técnica de observación.

## **2. ANÁLISIS**

### **2.1 ANÁLISIS DEL SUCESO**

En inspección posterior al incidente realizada por la DGPIAAE, en el sitio de la eventualidad, se pudo evidenciar que el aterrizaje de emergencia hecho por el piloto en la carretera asfaltada (Vía Perimetral de la Paragua), no resultó con ningún tipo

de daño en la estructura del aeronave ni a los pasajeros, sin embargo se pudo detectar que hubo una fuga de aceite por el tapa válvula de uno de los cilindros que caía sobre el tubo de escape.

### **3. CONCLUSIONES**

#### **3.1 HECHOS DEFINIDOS**

El piloto al mando contaba con la licencia y sus habilitaciones correspondientes, así como el certificado de aptitud psicofísica vigente 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 la inspección practicada a la misma, posterior al incidente.

Se entrevistó al piloto y él en su narración y descripción de los hechos asegura que el motor de la aeronave tuvo una pérdida parcial de potencia, que por esa razón decidió dirigirse a La Paragua, e intentar realizar un aterrizaje de emergencia, pero a su vez afirma que la aeronave se encontraba en óptimas condiciones para el vuelo.

Se pudo evidenciar que la aeronave presentó una fuga de aceite por el tapa válvula de uno de los cilindros, que caía sobre el tubo de escape, no hubo ningún reporte de parte del piloto en el cual manifestara que tenía algún problema a bordo o de que la aeronave ya había presentado fallas similares.

#### **3.2 CAUSAS**

Esta Dirección General, 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 que el factor causal de este incidente fue el Factor Material.

## 5. 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.

### **A los pilotos de las Aeronaves.**

032/2006 PIL1 Para evitar la concurrencia de este tipo de incidente, se recomienda a los pilotos antes de realizar los vuelos utilizar siempre la lista de chequeo ajustada al Manual de Procedimientos de la aeronave, es decir efectuar inspecciones de prevuelo, que permitan un mejor desempeño y seguridad en el vuelo.

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 de Aéreos, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas.

Por la Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes de Aéreos.