

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 053/2012

INCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA BRITTEN NORMAN, MODELO BN2A-26

MATRÍCULA YV2771, EXPLOTADOR ENCIMAS MICHEL ALFREDO

AEROPUERTO INTL. "GRAL. SANTIAGO MARIÑO" (SVMG) ,

EDO. NUEVA ESPARTA.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

07 DE DICIEMBRE DE 2012.



ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones 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.

Este informe consta de cuatro partes:

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



ÍNDICE

	Página
LISTA DE ABREVIATURAS	iv
SINOPSIS	1
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	2
1.1 RESEÑA DEL VUELO	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	4
1.6.5 Motor	4
1.6.6 Hélice	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
1.11 REGISTRADORES DE VUELO	5
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO	5
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA	6
1.14 INCENDIO	6
1.15 SUPERVIVENCIA	6
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES	6
1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN	6
2. ANÁLISIS	7
2.1 ANÁLISIS DEL SUCESO	7
3. CONCLUSIONES	7
3.1 HECHOS DEFINIDOS	7
3.2 CAUSAS	7
3.2.1. Factor causal	7
4. RECOMENDACIONES	8



LISTA DE ABREVIATURAS.

AV-GAS	Combustible para aeronaves con motores recíprocos.
DGPIAAE	Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos.
Gal	Galones (unidad de volumen)
Hrs	Horas, tiempo de vuelo de piloto o producto aeronáutico.
JIAA	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación.
MHz	Megahercios.
MSL	Nivel medio del Mar.
OMA	Organización de Mantenimiento Aeronáutico
RAV	Regulación Aeronáutica Venezolana.
SVCS	Designador OACI del aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga"
TSN	Tiempo desde nuevo.
TSO	Tiempo desde reacondicionamiento.
TT	Tiempo Total.
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 incidente ocurrido con la aeronave YV2771, de uso privado, ocurrido en el aeropuerto "Gral. Santiago Mariño" (SVMG), Porlamar, Edo Nueva Esparta.

El incidente fue informado por el Centro Coordinador de Rescate del Aeropuerto de Maiquetía, a la Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes de 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 esta Dirección a su vez produjo la notificación del mismo a través del formulario JIAA/NAI N° 053/2012.

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 07 de diciembre de 2012, a las 12:30 UTC, la aeronave marca Britten Norman, modelo BN2A-26, serial 900, matrícula YV2771, durante el rodaje hacia la plataforma de Aviación General, con la punta del plano derecho colisionó con el timón de dirección de la aeronave marca Cessna, modelo C551, serial 551-0463, matrícula YV1563, presentando ambas daños menores en su estructura y sus ocupantes ilesos.



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

El día 07 de diciembre de 2012, a las 12:30 UTC, la aeronave marca Britten Norman, modelo BN2A-26, matrícula YV2771, procedía del aeropuerto "José Tadeo Monagas" Maturín, Edo. Monagas, con destino al Aeropuerto Internacional del Caribe "Gral. Santiago Mariño" Margarita, Edo. Nueva Esparta, durante el rodaje hacia la plataforma de Aviación General, con la punta del plano derecho colisionó con el timón de dirección de la aeronave YV1563, presentando ambas daños menores en su estructura y sus ocupantes ilesos.

1.2 LESIONES A PERSONAS.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVE	0	0	0
LEVES	0	0	N/A
NINGUNA	1	9	N/A

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE.

La célula presentó daños menores, los motores, hélices y trenes de aterrizaje, no presentaron daños.

1.4 OTROS DAÑOS.

Se generaron daños menores al timón de dirección de la aeronave YV1563.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL.

1.5.1 Piloto al mando.

Sexo: Masculino.

Nacionalidad: Venezolana.

Fecha de Nacimiento: 30/12/1950

Tipo de Licencia: Piloto Comercial- Avión.

Fecha de Expedición: 07/05/10



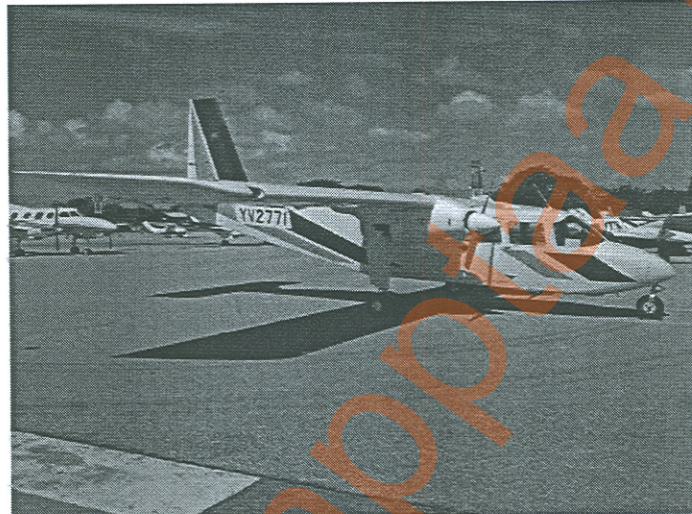
Fecha de Vencimiento: 13/04/2013

Antecedentes Médicos: uso de lentes correctores

Habilitaciones: Vuelo instrumental, multimotores terrestres, nivel 5-competencia lingüística.

Horas Totales: 2411,1 hrs.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE.



Fotografía 1 Aeronave BN-2A-26 matrícula YV2771.

1.6.1 Aeronave.

Marca: Britten Norman Islander

Modelo: BN2A-26

Serial: 900

Matrícula: YV2771

Año de Fabricación: 1968

Certificado Tipo: A17EU

Peso Máximo de Despegue: 9350 lbs.

Asientos (capacidad): 1 tripulante + 9 pasajeros.

1.6.2 Certificado de matrícula.

Número: 3937.

Fecha de emisión 09/11/2011.

1.6.3 Certificado de aeronavegabilidad.

Número: 06900.

Fecha de Expedición: 09/12/2011.



Fecha de Vencimiento: 09/12/2013.

Tipo: Normal.

1.6.4 Registros de mantenimiento.

Horas totales de la aeronave (casco) (TT): 6274,55 hrs.

Última Inspección de mantenimiento: servicio de 50 hrs (26/11/2012).

1.6.5 Motores.

	Motor 1	Motor 2
Marca	Textron Lycoming.	
Modelo	O-540-E4C5	
Numero de serial	L-13042-40	L-17525-40
Potencia	260 hp	
Horas Totales	1203,75 hrs.	1097,05 hrs hrs.
Ultima inspección	Servicio de 50 hrs. (26/11/2012)	
Horas última inspección.	2,15 hrs.	

1.6.6 Hélices.

	Hélice 1	Hélice 2
Marca	HARTZELL	
Modelo	HC-C2YK-2CU	
Serial	AU248E	AU7878E
Horas totales.	1097,05 Hrs.	

1.6.7 Masa y centrado.

Peso máximo de despegue: 6200 Lbs.

Capacidad de combustible: 137 Gal (68.5 c/tanque).

1.6.8 Tipo de combustible utilizado.

AV-GAS 100/130.

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.



Esta información no se consideró relevante para la investigación de este incidente.

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.

Esta información no se consideró relevante para la investigación de este incidente.

1.9 COMUNICACIONES.

El piloto al mando mantuvo comunicación constante con la torre de SVMG, sin que se presentaran fallas durante el incidente suscitado.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO.

1.10.1. Información general.

Nombre: Aeropuerto "Gral. Santiago Mariño"

Designador: SVMG

Coordenadas: 10°54'45"N/63°57'59"W

Orientación de la Pista: 09/27

Superficie de la Pista: asfalto

Dimensiones (m): 3180 x 45

Elevación: 72 ft

Horario de Servicio: H24.

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.

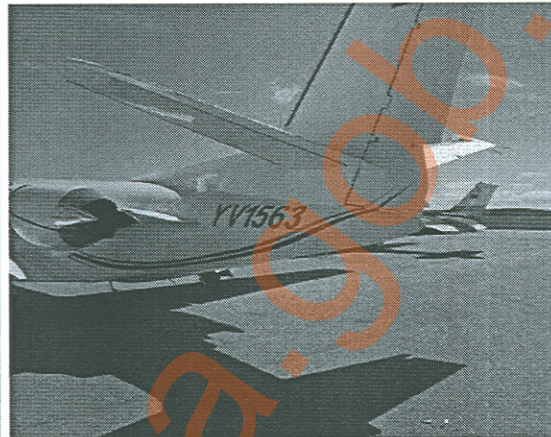
De acuerdo a la información recopilada por la DGPIAAE se pudo constatar lo siguiente:

La colisión ocurrió en la plataforma de aviación general.

No hubo dispersión de restos, solo se produjeron daños menores en la punta del plano derecho del YV2771 y en el timón de dirección del YV1563. (Ver fotografía 2 y 3)



Fotografía 2 Daños en la aeronave YV2771



Fotografía 3 Daños en la aeronave YV1563

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA.

No se detectaron antecedentes médico/patológicos que pudieran haber influido en el suceso.

1.14 INCENDIO.

No se encontraron vestigios de incendio en el lugar del suceso.

1.15 SUPERVIVENCIA.

Las personas que se encontraban a bordo salieron por sus propios medios.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

No se efectuaron estudios adicionales para la investigación de este incidente.

1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN.

La aeronave es de uso privado y pertenece al ciudadano Michel Encimas; la base de operaciones de ésta aeronave se encuentra en el aeropuerto Metropolitano, Edo. Miranda.

La empresa Aeroservicios Daytona C.A. es la empresa encargada de realizar las inspecciones de mantenimiento a la aeronave YV2771, la cual cuenta con un certificado bajo la RAV 145 para operar como Organización de Mantenimiento Aeronáutico (OMA).



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:

- Durante el rodaje hacia la plataforma de aviación civil, la aeronave YV2771 con la punta el plano derecho colisionó con el timón de dirección de la aeronave YV1563.
- La aeronave YV2771, presentó daños menores en la punta del plano derecho y a nivel del faro de luz de navegación; la aeronave YV1563, presentó daños menores en el timón de dirección cercano a la superficie de compensación.
- El piloto manifestó haber cometido errores al momento del rodaje, admitió que no se percató a tiempo para evitar la colisión.

En este caso, el factor humano está íntimamente ligado a los elementos que pudieron afectar su óptimo desempeño, durante la operación en tierra, como fue el descuido en la tarea de inspección visual desde la cabina de mando previo al rodaje desde el punto de inicio.

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 contaba con el certificado de aeronavegabilidad vigente y las inspecciones de mantenimiento correspondientes. No se halló ningún reporte de falla o evidencias de mal funcionamiento de la aeronave antes del incidente.

En la entrevista efectuada por el personal de esta Dirección de Investigación, el piloto manifestó haber cometido un error involuntario en el rodaje, al no percatarse de la existencia de la aeronave YV1563, produciendo la colisión.

3.2 CAUSAS.

3.2.1. Factor causal.

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos considera el **Factor Humano** como el *factor causal* de este incidente debido al error



cometido por el piloto en la fase de rodaje, puesto que no se percató de la posibilidad de impactar con otra aeronave, ubicada cerca del área de rodaje ocasionado daños menores a ambas aeronaves.

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.

Al piloto de la Aeronave:

053/2012PIL1: Extremar medidas que garanticen mayor eficiencia durante las diferentes maniobras en las áreas de movimiento, en especial en aquellas que presenten condiciones de riesgo a las operaciones.

053/2012PIL2: Mantener suma atención a todo lo que involucra la operación de la aeronave, desde el encendido hasta el apagado de la misma, con el fin de evitar posibles errores, que conlleven a producir accidentes o incidentes.

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

POR LA DGPIAAE: