



INFORME FINAL

EXPEDIENTE 017/2013

INCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA BEECHCRAFT, MODELO F33A

MATRÍCULA YV2187

EXPLOTADOR EDUARDO JOSE VALLES,

**AEROPUERTO INTERNACIONAL "JOSÉ ANTONIO ANZOÁTEGUI",
BARCELONA, EDO. ANZOÁTEGUI.**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

22 DE MAYO DE 2013.



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
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	3
1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL	3
1.5.1 Piloto al mando	3
1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE	4
1.6.1 Aeronave	4
1.6.2 Certificado de matrícula	4
1.6.3 Certificado de aeronavegabilidad	4
1.6.4 Registros de mantenimiento	5
1.6.5 Motor(es)	5
1.6.6 Hélice(s)	5
1.6.7 Peso y balance	5
1.6.8 Tipo de combustible utilizado	5
1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	5
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	6
1.9 COMUNICACIONES	6
1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO	6
1.11 REGISTRADORES DE VUELO	6
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO	6
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA	7
1.14 INCENDIO	7
1.15 SUPERVIVENCIA	7
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES	7
1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN	8
1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL	8
1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES Y EFICACES	8
2. ANÁLISIS	8
3. CONCLUSIONES	9
3.1 Hechos definidos	9
3.2 Causas	9
4. RECOMENDACIONES	9



LISTA DE ABREVIATURAS.

AV-GAS	Combustible para aeronaves con motores recíprocos.
DGPAAE	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 YV2187, de uso privado, ocurrido en el Aeropuerto "José Antonio Anzoátegui" (SVBC), Barcelona, Edo. Anzoátegui.

El incidente fue informado oportunamente a la Dirección de 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° 017/2012.

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 22 de Mayo de 2013, a las 17:26 UTC, la aeronave marca Beechcraft, modelo F33A, matrícula YV2187, en la fase de aterrizaje, realizó el contacto inicial con la pista 15 del Aeropuerto Internacional "José Antonio Anzoátegui", con los trenes retraídos, presentando daños menores en su estructura y su ocupante ileso.



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

De acuerdo a la información suministrada por el piloto en la entrevista que realizó la DGPIAAE, se describe lo siguiente:

El día 22 de Mayo de 2013, el tripulante de la aeronave YV2187, realizó un vuelo desde el aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS), Edo. Miranda, hasta la ciudad de Barcelona, Edo Anzoátegui, con el fin de buscar un pasajero.

La aeronave YV2187, fue autorizada por control de aproximación del aeropuerto internacional "José Antonio Anzoátegui" (SVBC), para aterrizar por la pista 33 pero debido a operaciones aéreas que realizaba la Aviación Militar Bolivariana, el piloto de la aeronave solicitó a control de aproximación aterrizar por la pista 15 para agilizar su procedimiento a fin de contribuir con las operaciones aéreas que se estaban efectuando.

Luego de la autorización por parte del control de aproximación, el YV2187 ejecutó el contacto inicial con la pista 15, con los trenes retraídos, presentando daños menores en su estructura.

Posterior al evento, el piloto ejecutó la evacuación de la aeronave sin contratiempos.

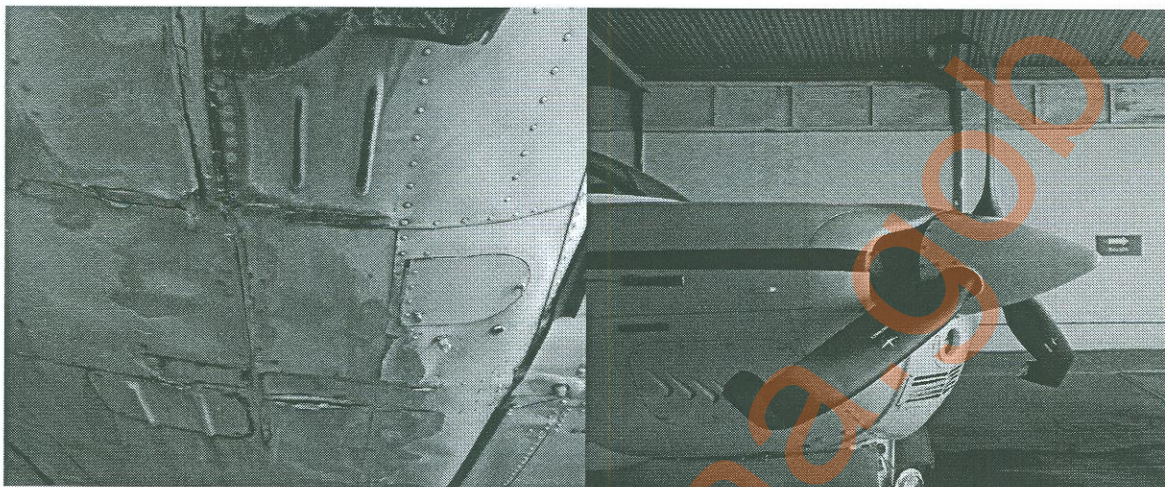
1.2 LESIONES A PERSONAS.

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

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE.

La célula presentó daños por el roce con la pista en la piel de la parte inferior del fuselaje y las compuertas del tren de nariz. La hélice impactó con la pista en repetidas ocasiones lo que ocasionó daños de importancia en la punta de las palas, lo que indica que se encontraban girando a alta RPM al momento del suceso, trayendo como consecuencia una parada brusca en el motor.

También se encontraron daños por roce en el borde de fuga de los flaps, específicamente en la zona cercana al encastre del ala con el fuselaje.



Fotografía 1 Estado de la sección inferior del fuselaje (izquierda) y de la hélice (derecha).

1.4 OTROS DAÑOS.

No se presentaron daños colaterales en el lugar del suceso.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL.

1.5.1 Piloto al mando.

Sexo: Masculino

Nacionalidad: Venezolana

Edad: 60 años

Tipo de Licencia: Piloto Comercial – Avión / Instructor.

Fecha de Expedición: 18-06-80 / 22-03-05

Fecha de Vencimiento: 16-03-14 / 16-03-14

Antecedentes Médicos: Ninguno

Habilitaciones: Vuelo Instrumental, Multimotores Terrestres y Monomotores Terrestres

Horas Totales de vuelo: 8.000 Hrs.

Horas Totales en el modelo de aeronave F33A: 120 Hrs.

Horas voladas en este equipo los últimos tres (03) meses: 9 Hrs.



1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE.



Fotografía 2 Aeronave F33A, matrícula YV2187

1.6.1 Aeronave.

Marca: Raytheon Beechcraft

Modelo: F33A

Serial: CE-746

Matrícula: YV1027

Año de Fabricación: 1977

Certificado Tipo: 3A15

Peso Máximo de Despegue: 1542,22 Kg (3400 lbs)

Asientos (capacidad): 1 piloto + 5 pasajeros

1.6.2 Certificado de matrícula.

Número: 0968

Fecha de emisión: 21/08/2006

1.6.3 Certificado de aeronavegabilidad.

Número: 07307

Fecha de Expedición: 03/08/2012

Fecha de Vencimiento: 03/08/2014

Tipo: Utilitaria.



1.6.4 Registros de mantenimiento.

Horas totales de la aeronave (casco) (TT): 2677,33 hrs.

Fecha de la última Inspección de mantenimiento: 25/01/2013.

1.6.5 Motor.

Marca: Continental

Modelo: IO-520-BA

Número de Serial: 822883-R

Horas Totales (TS0): 967,33 Hrs.

Última inspección de Mantenimiento: 25/01/2013

Horas desde la última inspección de Mantenimiento: 5,89 Hrs.

1.6.6 Hélice.

Marca: McCauley

Modelo: 3A32C76-S-M

Número de Serial: 7710326

Horas totales (TSO): 423.17 Hrs.

Última inspección de Mantenimiento: 28/05/2009.

1.6.7 Masa y centrado.

Peso vacío: 1008,34 Kg (2223 Lbs).

Peso máximo de despegue: 1542,22 Kg (3400 Lbs).

Carga usable: 533.88 (1177 Lbs).

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.

Los pilotos mantuvieron comunicación constante con la torre del Aeropuerto "José Antonio Anzoátegui", sin que se presentaran fallas durante el vuelo realizado.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO.

1.10.1. Información general.

Nombre: Aeropuerto "José Antonio Anzoátegui" INTL

Designador: SVBC

Coordenadas: 10°06'40"N / 64°41'32"W

Orientación de la Pista: 15/33

Superficie de la Pista: asfalto

Dimensiones: 3000 x 40 m

Elevación: 5 m (16 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 durante la recolección de las evidencias se pudo constatar lo siguiente:

Una vez que la aeronave hizo el toque inicial sobre la pista 15, las palas de la hélice impactaron contra el superficie ocasionado la parada brusca al motor y el roce de la estructura contra el pavimento, hasta detenerse a unos 413 metros desde el toque inicial.

No hubo dispersión de restos, los daños se limitaron a raspones en la parte inferior del fuselaje y a la hélice.



Fotografía 3 Estado y ubicación de la aeronave YV2187 después del suceso.

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA.

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

1.14 INCENDIO.

No se produjo incendio en la aeronave, no obstante hubo presencia de bomberos aeronáuticos para prevenir un posible incendio a consecuencia del roce del fuselaje con la superficie.

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. La base de operaciones se encuentra en el Aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga", Edo Miranda.

La empresa Cimaut de Venezuela C.A. es la empresa encargada de realizar las inspecciones de mantenimiento a la aeronave YV2187, la cual cumple con los requisitos establecidos en la RAV 145 para operar como Organización de Mantenimiento Aeronáutico (OMA).

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No se incluye información adicional.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Se efectuó la inspección visual de la aeronave para poder establecer los daños a consecuencia del incidente y adicionalmente se aplicó una entrevista al piloto de la aeronave.

2. ANÁLISIS.

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:

Para el momento del suceso cinco (05) aeronaves Sukhoi-30 de la Aviación Militar Bolivariana se encontraban realizando operaciones aéreas y a la espera del aterrizaje del YV2187 por la pista 33 para continuar con su aterrizaje.

El piloto de la aeronave solicitó a control aéreo cambiar su aproximación a la pista 15, para agilizar su aterrizaje y así contribuir con la operación de los militares.

La aeronave YV2187, realizó el toque inicial con la pista con los trenes retraídos, recorriendo una distancia de aproximadamente 413m hasta detenerse completamente.

El piloto al mando manifestó, en la entrevista realizada por esta dirección, haber olvidado extender el tren para el momento del arribo, lo que evidencia el uso inapropiado de la lista de chequeo para la realización de los Procedimientos Normales, especificados en el manual de operación de la aeronave.



El posible que una desviación del foco de atención y la premura por realizar el aterrizaje trajo como consecuencia la omisión de los procedimientos de la lista de chequeo por parte del tripulante coadyuvando a la ocurrencia del suceso.

3. CONCLUSIONES.

3.1 Hechos Definidos.

La aeronave se encontraba aeronavegable.

El piloto tenía su licencia y certificado médicos vigentes.

El piloto estaba debidamente habilitado y contaba con suficiente experiencia para realizar el vuelo.

No se cumplió con el procedimiento de configuración de la aeronave para el aterrizaje como lo establece el Manual de Operación de la Aeronave, Sección IV, Procedimientos Normales, Antes del aterrizaje, pág. 4-13.

La urgencia por realizar el aterrizaje y la desviación del foco de atención en la aproximación a la pista, trajo como consecuencia la omisión de los procedimientos descritos en la lista de chequeo, conllevando así al aterrizaje con los trenes retraídos.

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 interés de apresurar el arribo y a la omisión de los procedimientos de la lista de chequeo afectando el desempeño eficiente y seguro durante la fase de aterrizaje.

4. RECOMENDACIONES.

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



Al Piloto al mando:

017/2013-PIL1: Realizar el uso apropiado de la lista de chequeo en las respectivas fases de vuelo, fundamentalmente durante los procedimientos de despegues y aterrizajes.

A la Autoridad Aeronáutica:

017/2013AA-001: Exigir a los centros de instrucción y entrenamiento de pilotos se afiance la importancia del uso de las listas de chequeo en las respectivas fases de vuelo dentro de su programa de entrenamiento.

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: