



INFORME FINAL

EXPEDIENTE 029/2013

INCIDENTE

AERONAVE MARCA **CESSNA**,

MODELO **R182**

MATRÍCULA **YV143E**,

EXPLOTADOR **CENTRO DE INSTRUCCION AERONAUTICA CIAC**,

BASE ESCUELA MARISCAL SUCRE, MARACAY, ESTADO ARAGUA

FECHA: **17 DE JULIO DE 2013**

HORA: **14:30**

ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **DIRECCIÓN 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, 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.”

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.*

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.

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.

Este informe consta de cuatro partes:

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

ÍNDICE

	Página
ABREVIATURAS	iii
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	3
1.5.1 Piloto al mando	3
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 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
1.11 REGISTRADORES DE VUELO	4
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO	4
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA	4
1.14 INCENDIO	4
1.15 SUPERVIVENCIA	5
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES	5
1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN	5
1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL	5
1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES Y EFICACES	5
2. ANÁLISIS	5
2.1 Análisis del Suceso	5
3. CONCLUSIONES	5
3.1 Hechos definidos	5
3.2 Causas	6
4. RECOMENDACIONES	6

LISTA DE ABREVIATURAS:

CIAC	Centro de Instrucción de Aeronautica Civil
DGPAAE	Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aereos
HLV	Hora Legal de Venezuela
JIAA	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación
AVGAS	Combustible utilizado en motores a turbina
kg	Kilogramo
MSL	Nivel medio del mar
SVBS	Designador OACI para Base Escuela Mariscal Sucre
UTC	Tiempo Universal Coordinado

INTRODUCCIÓN

La Dirección General de 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 YV143E de entrenamiento, ocurrido en Base Escuela Mariscal Sucre, Maracay, Estado Aragua.

En un vuelo de entrenamiento, en la fase de aterrizaje, durante el enderezamiento de la aeronave, realiza la toma de contacto con el tren de nariz, ocasionando que impactaran las puntas de las palas de la hélice contra el pavimento, el piloto resultó ileso y la aeronave con daños menores. La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos determina que la causa de la ocurrencia de este incidente fue la falta de concentración en mantener la actitud correcta de la aeronave durante la fase de aterrizaje.

El incidente fue informado por el Centro de Instrucción de Aviación Civil CIAC, a la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil 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 la Junta a su vez produjo la notificación del suceso a través del registro JIAA/NAI N° 029/2013.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 17 de Julio de 2013, a las 14:30 la aeronave marca Cessna, modelo R182, el piloto estaba realizando su segunda misión de vuelo solo, de la fase de maniobras, de acuerdo al programa de vuelo del curso de piloto comercial y tal como se programó en la orden de vuelo de la institución, efectuó su Breafing, realizó toda la operación pre-despegue, despegue y vuelo en la zona de entrenamiento sin novedad y durante la fase de aterrizaje en la pista 29 de la Base aérea Mariscal Sucre, la aeronave realizó un aterrizaje brusco sobre la rueda de nariz del avión, tocando la punta de las hélices contra el pavimento, lo que causó que la aeronave rebotara sobre la pista varias veces, hasta detenerse.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave presentó los siguientes daños:

- Golpe de ambas palas de la hélice.
- Daños del micro-switch de tren arriba.
- Rompimiento del collar del mecanismo de control de dirección en tierra.
- Amortiguador de nariz colapsado.
- Desprendimiento de remaches que sujetan la palanca del mecanismo de control de dirección en tierra.
- Palanca del mecanismo de control de dirección en tierra doblada y con fisuras.

1.4 OTROS DAÑOS

No hubo otros daños como consecuencia del incidente.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al mando

Sexo: femenino

Edad: 24 años

Tipo de Licencia: Piloto Privado en entrenamiento para obtener la licencia de Piloto Comercial.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 Aeronave

Marca: Cessna

Modelo: R182

Serial: R18200635

Matrícula: YV143E

Certificado Tipo: 3A13

Peso Máximo de Despegue: 1.202 kg

Asientos (capacidad): 1 + 3

1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 1483

Fecha de expedición: 23 de febrero de 2007

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 06736

Fecha de Expedición: 29 de septiembre de 2011

Fecha de Vencimiento: 29 de septiembre de 2013

Tipo: Normal

1.6.4 Registros de mantenimiento

Horas totales de la aeronave (casco): 3132,0 horas

Última Inspección de mantenimiento: efectuado a las 3092,4 horas

1.6.5 Motor

Marca: Lycoming

Modelo: O-540-J3C5D

Número de Serial: RL-5560-40E

Horas Totales: 824

1.6.6 Tipo de combustible utilizado

AVGAS

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA:

El viento era calmo 260/0-5 Kts, visibilidad ilimitada, CAVOK

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN:

No hay indicios que involucren este aspecto en la investigación.

1.9 COMUNICACIONES

No aplica.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

1.10.1. Información General

Nombre: Base Escuela Mariscal Sucre

Designador: SVBS

Coordenadas: 10°15'02''N / 67°39'11''W

Superficie de la Pista: asfalto

Elevación: 1424 pies

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

Los daños producidos a la aeronave se encuentran descritos en el punto 1.3 de este informe.

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA

No aplica.

1.14 INCENDIO

No hubo incendio como consecuencia del incidente.

1.15 SUPERVIVENCIA

No hubo lesionados en el incidente.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se realizaron ensayos especiales para la investigación de este caso. Se procedió a levantar el incidente complementándolo con entrevistas, análisis documental y fotografías.

1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La aeronave implicada en esta investigación pertenece al Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil – CIAC, la cual tiene su base de operaciones en la Base Escuela Mariscal Sucre, Maracay, estado Aragua

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplica.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Se tomaron fotografías para tener un registro gráfico, se entrevistó al alumno piloto de la aeronave y testigos del suceso.

2. ANÁLISIS

2.1 ANÁLISIS DEL SUCESO

En base a las evidencias y testimonios recabados, en las pruebas fotográficas y las verificaciones efectuadas durante esta investigación, es posible establecer que la aeronave golpeo las palas de la hélice debido a que el piloto se distrajo durante la fase de aterrizaje, lo cual trajo como consecuencia retardo en el enderezamiento de la aeronave durante el aterrizaje, haciendo la toma de contacto con el tren de nariz comprimiendo el amortiguador hasta el tope de su recorrido, ocasionando daños por impacto en el mecanismo de control de dirección en tierra, amortiguador y hélice .

3. CONCLUSIONES

3.1 HECHOS DEFINIDOS

- Para el momento del incidente la aeronave estaba aeronavegable, así como también el certificado médico y licencia del piloto estaban vigentes.
- La aeronave hizo la toma de contacto con el tren de nariz.
- En la pista no se encontró ninguna discrepancia que haya podido influir en el incidente.

3.2 CAUSAS

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos determina que la causa de la ocurrencia de este incidente fue la falta de concentración en mantener la actitud correcta de la aeronave durante la fase de aterrizaje

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 Centro de Instrucción Aeronáutico

029/2013-CIA Hacer revisión del expediente de vuelo del piloto y evaluación operacional y determinar si tiene aptitudes para continuar la actividad de vuelo de manera segura.

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