

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 041/2013

ACCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA PIPER, MODELO PA-28R

MATRÍCULA: YV1218, EXPLOTADOR PRIVADO,

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL " OSCAR MACHADO

ZULOAGA" CHARALLAVE, EDO. MIRANDA.

FECHA: 07 DE OCTUBRE DE 2013.

HORA: 14:05

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
LISTA DE ABREVIATURAS.....	iii
INTRODUCCIÓN.....	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.....	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.....	3
1.6.6 Hélice.....	4
1.6.7 Masa y centrado.....	4
1.6.8 Tipo de combustible utilizado.....	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.....	4
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.....	5
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA.....	5
1.14 INCENDIO.....	5
1.15 SUPERVIVENCIA.....	5
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES.....	5
1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN.....	5
2. ANÁLISIS	6
2.1 ANÁLISIS DEL SUCESO.....	6
3. CONCLUSIONES	6
3.1 HECHOS DEFINIDOS.....	6
3.2 CAUSAS.....	6
3.2.1. Factor causal.....	6
4. RECOMENDACIONES	6

LISTA DE ABREVIATURAS.

AV-GAS	Combustible para aeronaves con motores recíprocos.
DGPIAAE	Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos.
Ft	pies (unidad de medida)
Gal	Galones (unidad de volumen)
Hrs	Horas, tiempo de vuelo de piloto o producto aeronáutico.
JIAA	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación
Lb	Libras
MSL	Nivel medio del Mar
Mts	metros (unidad de medida)
SVCS	Indicador de Lugar "OACI" del Aeropuerto Caracas "Oscar Machado Zuloaga"
TT	Tiempo Total.
TTS	Tiempo de servicio total
UTC	Tiempo Universal Coordinado.

INTRODUCCIÓN

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 Piper, modelo PA-28R-201T, matrícula YV1218, de uso privado, ocurrido en el Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga", Charallave, Estado. Miranda. (SVCS)

La aeronave en fase de aterrizaje, efectuó la toma de contacto sobre la pista con el tren de aterrizaje retraído, resultando su ocupante ileso y la aeronave con daños de importancia. La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos determinó que la causa más probable fue la distracción del piloto en los procedimientos de aterrizaje y no utilización de la lista de chequeo antes del mismo.

El incidente fue comunicado por el Centro de Control de Aérea (ACC) del Servicio de Navegación Aérea en el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, a la Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes de Aéreos como Autoridad responsable de la investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, en concordancia con lo pautado en los artículos 96 y 99 de la ley de Aeronáutica Civil de la República Bolivariana de Venezuela, vigente. Organismo que a su vez produjo la notificación del suceso a través del registro JIAA/NAI N° 041/2013.

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

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 07 de octubre de 2013, el piloto de la aeronave marca Piper, modelo PA-28R-201T, matrícula YV1218, serial 28R-7703006, despegó a las 12:50 horas desde el Aeródromo Anaco, en Anaco Estado Anzoátegui con destino al Aeropuerto Caracas "Oscar Machado Zuloaga", en Charallave Estado Miranda bajo reglas de vuelo visual. La navegación en ruta se realizó a 6.500 Ft. con buenas condiciones meteorológicas, llegando al Aeropuerto Caracas a las 14:05, realizó tráfico derecho para aterrizar en la pista 10. Durante la fase de aterrizaje iniciando la pierna base, esquivó una bandada de zamuros para finalmente reportarse a la torre en final, siendo autorizado para aterrizar. Efectuó la toma de contacto sobre la pista con el tren de aterrizaje replegado, saliendo el piloto ileso y la aeronave con daños de importancia.

1.2 LESIONES A PERSONAS.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVE	0	0	0
LEVES	0	0	0
NINGUNA	1	0	0

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE.

La aeronave marca Piper, modelo PA-28R-201T, matrícula YV1218, presentó daños en la hélice, los flaps, parte baja de la aeronave y parada brusca del motor.



Fotografía 1 Aeronave después del accidente, vista derecha de la aeronave.

1.4 OTROS DAÑOS.

No hubo daños a terceros ocasionados por el accidente.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL.

1.5.1 Piloto al mando.

Sexo	Masculino.
Edad	58 años.
Tipo de Licencia	Piloto Comercial - Avión.
Fecha de Expedición	06/02/1984
Fecha de Vencimiento.	15/11/2013.
Restricciones	Llevar lentes correctores y un par de repuesto
Horas totales en el modelo investigado.	150 hrs.
Habilitaciones.	Vuelo instrumental, BE90, Monomotores terrestres y Multimotores Terrestres.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE.

1.6.1 Aeronave.

Marca: Piper
Modelo: PA-28R-201T
Serial: 28R-7703006
Matrícula: YV1218
Año de Fabricación: 1977
Certificado Tipo: 2A13

1.6.2 Certificado de Matrícula.

Fecha de emisión: 01/12/2005
Certificado N° 0398

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad.

Fecha de emisión: 18/11/2011
Certificado N° 06828

1.6.4 Registros de mantenimiento.

Horas totales de la aeronave (casco) (TT): 2.403,4 hrs.
Fecha de la última Inspección de mantenimiento: 30/07/2013

1.6.5 Motor

Marca: Teledyne Continental
Modelo: TSIO-360-FB
Número de Serial: S/N 299931-R
Horas Totales (TTS): 1050.0 hrs.

1.6.6 Hélice
Marca: Hartzell
Modelo: BHC-C2YF-1BF
Número de Serial: AM1276
N° de palas: 2
Seriales N°: D30463 y D38275
Horas Totales (TTS): 356,5 hrs.

1.6.7 *Masa y centrado.*
Peso máximo de despegue: 2900 Lb.
Capacidad de combustible: 77 galones

1.6.8 *Tipo de combustible utilizado.*
AVGAS 100/130

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

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

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.

Esta Información no se consideró relevante para la investigación, al no estar asociado con el accidente.

1.9 COMUNICACIONES.

Las comunicaciones antes del accidente, durante y después de este, se llevaron a cabo de manera normal, claras y sin interferencias.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO.

1.10.1. *Información General.*
Nombre: Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga"
Designador OACI: SVCS
Coordenadas: 10°17'27"N / 066°49'25.6"W
Orientación de la Pista: 10/28
Superficie de la Pista: asfalto
Dimensiones: 2000 x 30mts
Elevación: 2145 ft
Horario de Servicio: 1030/0230UTC

1.11 REGISTRADORES DE VUELO.

La aeronave no estaba equipada con una grabadora de voz, ni con una grabadora de datos de vuelo por no ser requerida para este equipo, de acuerdo a las Regulaciones Aéreas Venezolanas.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

Las evidencias encontradas durante la inspección a la aeronave y al lugar donde quedo ubicada luego del incidente, se pudo constatar, que la aeronave presentó daños en la hélice, los flaps, parte baja de la aeronave y el motor producto a la parada brusca.

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA.

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

1.14 INCENDIO.

No se produjo incendio producto del incidente.

1.15 SUPERVIVENCIA.

La tripulación al mando salió sin daños y por sus propios medios.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Prueba funcional realizada en una OMA al sistema de tren de aterrizaje:

Se realizó extensión y retracción del tren de aterrizaje, mediante los mecanismos normales de operación funcionando correctamente.

1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN.

La aeronave es de uso privado, su base se encuentra en el Aeropuerto Internacional "Gral. José Antonio Anzoátegui" Barcelona, Edo. Anzoátegui.

1.18 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Se efectuó inspección visual de la aeronave, se dejó evidencia fotográfica, asimismo se realizó investigación documental posterior al suceso que consistió en la recopilación, revisión y comprobación de la documentación de la tripulación de la aeronave, así como de los libros de Mantenimiento.

En la entrevista realizada al piloto, este expone que no siguió la lista de chequeos y olvidó bajar el tren de aterrizaje al configurar el avión en la fase de aterrizaje. También manifiesta que el controlador de tráfico aéreo de la torre del Aeropuerto Caracas, no le recordó verificar tren de aterrizaje abajo y asegurado, sin hacer comprobación de que la aeronave tuviera el tren de aterrizaje desplegado.

2. ANÁLISIS.

2.1 ANÁLISIS DEL SUCESO.

Con base a las evidencias y testimonios recabados y en las determinaciones llevadas a cabo, es posible establecer lo siguiente:

- La aeronave aterrizó por la pista 10 en el Aeropuerto Caracas “Oscar Machado Zuloaga”, sin percatarse el controlador de tránsito aéreo al autorizar el aterrizaje que la aeronave tenía el tren de aterrizaje arriba.
- El piloto no leyó la lista de chequeo para aterrizaje, antes de aterrizar y olvidando bajar el tren de aterrizaje

3. CONCLUSIONES.

3.1 HECHOS DEFINIDOS.

La aeronave YV1218 aterrizó sin extender el tren de aterrizaje.

El piloto posee su licencia y certificados médicos vigentes.

La aeronave cuenta con un certificado de aeronavegabilidad, certificado de matrícula y servicios de mantenimiento vigentes.

Se evidenció por testimonio del piloto la falta del uso de la lista de chequeo.

El personal de la Torre de Control no recordó al piloto de la aeronave la condición de tren de aterrizaje.

3.2 CAUSAS.

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidente Aéreos determinó que la causa más probable fue la distracción del piloto en los procedimientos de aterrizaje y no utilización de la lista de chequeo antes del mismo.

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. Por lo que esta Dirección, presenta las siguientes recomendaciones:

Al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. (INAC)

041/2013-AA Implementar mecanismos que estimulen en los tripulantes de vuelo la utilización de las listas de chequeo respectivas de cada aeronave en las diferentes fases de vuelo, fin evitar la omisión de los mismos, especialmente en situaciones de disminución del enfoque de atención en las maniobras de vuelo normales, anormales o de emergencia.

A los Servicios de Navegación Aérea (SNA).

041/2013-SNA Establecer como procedimiento para los controladores de tránsito aéreo de las torres de control, la solicitud a los pilotos de la verificación de las advertencias visuales y/o sonoras de tener desplegado y asegurado el tren de aterrizaje, y al tener a la vista la aeronave, visualizar si el tren de aterrizaje se encuentra desplegado.

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: