



INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 047/2017

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **BOEING**

MODELO: **737-400**

MATRÍCULA: **YV622T**

EXPLOTADOR: **TURPIAL AIRLINES**

LUGAR: **PLATAFORMA ESTE DE SVMI**

FECHA: **12 DE DICIEMBRE DE 2017**

HORA: **13:00 UTC**



INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAA EXPEDIENTE N° 047/2017

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la DIRECCION GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL) adscrita al MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada.

La investigación fue instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N° 047/2017, el único objetivo de la investigación es establecer las causas probables y los factores contribuyentes con la finalidad de tomar medidas apropiadas que puedan evitar la ocurrencia de sucesos de características similares y la persistencia de los factores que fueron contribuyentes y no la determinación de culpas o responsabilidades, razón por la cual todas las experticias necesarias no se recurrirá a procedimientos de prueba de tipo judicial.

El proceso de investigación se encuentran en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **esta información está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe provisional, será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 12 de Diciembre 2017 a las 13:00 UTC, la aeronave con Matrícula: YV622T, Marca: Boeing, Modelo: 737-400, Serial: 27384, y la otra aeronave matrícula YV621T, de igual marca y modelo con serial: 27352, están involucradas en el suceso de colisión en tierra una con la otra. Las mismas son de propiedad de "Turpial Airlines", C.A. según el Certificado de Registro, Aeronáutico vigente para el momento del suceso.

EN FASE DE RODAJE Y MARCHA ATRÁS (Push Back) EN REMOLQUE, LA AERONAVE MATRÍCULA YV622T, IMPACTA CON LA AERONAVE CON MATRÍCULA YV621T, ESTACIONADA EN PLATAFORMA ESTE, QUEDANDO SUS OCUPANTES ILESOS Y LA AERONAVE CON DAÑOS DE IMPORTANCIA. PESO MÁXIMO DE DESPEGUE 62.822Kg.

La aeronave es un Boeing 737-400 con dos (2) motores Turbofan. Tiene una capacidad de 158 pasajeros, incluyendo la tripulación, es fabricado por The Boeing Company, modelo: 737-4H6, serial: 27384 categoría: Transporte, Certificado Tipo A16WE, con trenes de aterrizajes retráctil. Motores: P&W, Modelo: CFM-56-3C-1, Seriales: 26443 y 28831 con un empuje máximo de 23.500lbs. El peso máximo de despegue es de 27.000Kg. La aeronave al momento del remolque, rodaje y marcha atrás, a unos 500 metros impacta con los estabilizadores a la otra aeronave estacionada en la plataforma remota "E", la cual no tenía intención de volar. La aeronave que impacta en el procedimiento de rodaje, la misma disponía de Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad vigentes para el momento del suceso, emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula.

La tripulación de vuelo estaba conformada por dos pilotos, poseían certificación médica y licencia aeronáutica vigentes emitidas por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, los mismos tenían una experiencia en el modelo de aeronave de Cap.247.3 y Copiloto 205.00 horas voladas al momento del suceso.



Las condiciones meteorológicas nocturnas, según METAR eran favorables para las operaciones en tierra bajo reglas instrumentales (IFR) en el "Aeropuerto Arturo Michelena". (SVVA)

La aeronave matrícula **YV622T**, estaba realizando el rodaje con remolque o (Push Back) hacia el taxiway con intención de vuelo, el personal de plataforma en sus puntos de observación no se percataron que la aeronave antes mencionada iba a impactar con la otra aeronave, matrícula **YV621T**, que se encontraba estacionada sin intención de volar en la plataforma "E".

La aerolínea mantiene una Organización de Mantenimiento de Tránsito y Diario para el mantenimiento Preventivo en Plataforma de sus propias aeronaves, según sus AOC aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

Las causas probables fueron las siguientes:

- a) El factor humano (personal de operadores de plataforma), por la inadecuada coordinación del equipo de plataforma en tierra de la aerolínea, y la distribución del personal en los puntos de seguridad respectivos de la aeronave al ser remolcada y desplazada para la posición del encendido de motores. Adicionalmente se debió contar con la asistencia de un guía o señalero en la posición del empenaje para notificar a sus compañeros de equipo que la aeronave en movimiento podría impactar con la aeronave matrícula YV621T que se encontraba estacionada.
- b) Se determinó que los procedimientos en la plataforma relacionados con el remolque se aplicaron inadecuadamente para el movimiento de la aeronave en tierra. El personal de tierra tuvo escasez de las coordinaciones para el manejo de los 4 puntos de la aeronave, sobre todo en el cono de cola y estabilizadores de la aeronave, se presume una falta de coordinación y de planificación del personal de tierra de la empresa y factores externos que contribuyeron a la causa.
- c) **Los hallazgos y factores contribuyentes encontrados en plataforma son los siguientes:** Insuficiente iluminación en el área de plataforma, ya que el suceso fue nocturno y dificultó visualmente el trabajo de verificación en el proceso de la marcha atrás de la aeronave. Escasez de las Demarcaciones de rallado de seguridad en la plataforma, taxeo y área puntos de estacionamiento de aeronaves por parte del aeropuerto antes mencionado.
- d) **Las recomendaciones a la aerolínea:** Establecer la dinámica de inducción y "OJT" (Entrenamiento en el trabajo) para la capacitación al personal de tierra y así evitar que este tipo de suceso no se repita, de manera de mitigar los riesgos de un incidente o accidente, según lo implementado y establecido en su programa de SMS (Sistema de Seguridad Operacional) en tierra de la aerolínea.
- e) **Las recomendaciones al Aeropuerto:** Para mantenimiento de campo y pista, se les recomienda al personal, atender las deficiencias de prioridades en el área en cuestión (Plataforma) con respecto a la iluminación de cada punto o alumbrado, y la demarcación de las aéreas del aeropuerto según lo establecido en la normativa legal vigente.

Nota: "Esta oficina considera, que ante el suceso del accidente indicado, se recomienda dar por finalizada la investigación de los hechos ocurridos".



De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario JIAA/NAI 047/2017, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico a las Autoridades de Investigación de Accidentes de los Estados interesados, por el Estado de Diseño y el Estado de fabricación de la aeronave a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

Por el estado de diseño y fabricación de la aeronave fue notificada la (NTSB) de Estados Unidos.

La información aquí suministrada es emitida por la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL)** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs).

Extractos de esta información pueden ser publicados sin un permiso específico de la DGST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 06 de Mayo 2019