



INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 039/2018

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT.

MODELO: C-182Q

MATRÍCULA: YV2799

EXPLOTADOR: CARLOS DEL CARMEN RIVAS BARRIOS

LUGAR: PISTA CACURÍ, MANAPIARE, EDO. AMAZONAS (SVAJ).

FECHA: 12/12/2018

HORA: 14:00 UTC



INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 039/2018

El presente informe provisional refleja las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL / DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**, en relación con las circunstancias en las cuales se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada.

La investigación fue instituida de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el **N°039/2018**. 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 sin determinar culpas o responsabilidades, razón por la cual, en todas las experticias necesariamente no se recurrirá a procedimientos de prueba de tipo judicial.

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

El 12 de diciembre de 2018 a las 12:30 UTC, la aeronave matrícula YV2799, modelo C182Q, propiedad de Carlos Del Carmen Rivas Barrios, efectuó el vuelo desde la pista del Aeropuerto Cacique Aramare (SVPA), Puerto Ayacucho, Estado Amazonas, con destino a la Pista Cacurí (SVAJ), Manapiare, Estado Amazonas, con un ocupante a bordo y 277 litros de combustible aproximadamente para una autonomía de 04:30 horas. El vuelo transcurrió normalmente por espacio de 01:30 horas y a las 14:00 UTC **En fase de aterrizaje durante el rodaje, la aeronave se salió de la pista, quedando a 60 metros después del umbral, su único ocupante resultó ileso y la aeronave con daños sustanciales.**

La aeronave es un monomotor de uso personal y turismo, marca CESSNA AIRCRAFT COMPANY, Serial N° 18265644, categoría transporte, Certificado Tipo FAA 3A13, con tren de aterrizaje retráctil, propulsada por un motor marca Continental modelo O-470-U, el peso máximo de despegue es de 2.950lbs. (1338,12 Kg). La aeronave disponía de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radio comunicaciones, emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes.

De acuerdo a los registros de mantenimiento de la OMAC-N: 541 Servicios Técnicos Aeronáuticos WUAPATATA, inspeccionados durante el proceso de investigación se pudo corroborar que la aeronave se encontraba aeronavegable para el momento del suceso.

La tripulación de vuelo conformada por un piloto, poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial Avión y habilitación en Vuelo Instrumental, Monomotores terrestres (C-206/C182), C-208 Capitán y DO28 Copiloto, emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 32 años, experiencia de vuelo de 946,0 horas, 106,5 horas en el modelo involucrado y 507,8 horas como Capitán al Mando.



Durante el proceso de investigación el piloto al mando fue convocado para rendir declaraciones concernientes al caso, en la sala situacional de la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) arrojando los siguientes resultados:

- El piloto al mando de la aeronave, completó apropiadamente a todos los requerimientos solicitados por el comité multidisciplinario que abordó el caso, con el objeto de determinar los posibles factores contribuyentes del suceso.
- De acuerdo a los Hallazgos iniciales detectados durante la entrevista efectuada al piloto al mando se detectó que, hubo una inapropiada planificación del aterrizaje, determinándose este como factor contribuyente del hecho.
- El piloto al mando fue remitido a la Unidad de Medicina Aeronáutica adscrita al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, con el objeto de ser reevaluado psico-fisiológicamente en cumplimiento de las Normas y Métodos Recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y al Marco Normativo Venezolano Vigente, Regulación Aeronáutica Venezolana (RAV) 60 y 67. Posteriormente a esta mencionada reevaluación, se recomendó efectuar al piloto, una verificación de competencias en el sistema y modelo involucrado en el suceso y, la asistencia a la Charla de Seguridad Operacional impartida por la Gerencia General de Seguridad Aeronáutica del INAC.
- Posterior al cumplimiento de lo especificado anteriormente, el piloto al mando resultó apto para continuar ejerciendo sus funciones como piloto de aeronave (avión), con la aprobación y emisión de su respectivo Certificado Médico Aeronáutico.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Solicitud de la documentación de la aeronave, piloto al mando, OMAC y mantenimiento.
- Inspección visual y mediciones en el sitio del suceso para determinar marcas y rastros dejados por la aeronave durante el recorrido antes de detenerse.
- Toma fotográfica de la aeronave, 360 grados y con acercamientos sobre las superficies de control, trenes de aterrizaje y fuselaje en el lugar del suceso.
- No fue posible efectuar entrevistas a testigos motivado a que, no hubo presencia de alguno por lo desolado del lugar del suceso.

En el lugar del suceso no se requirió la participación de organismos, grupos o personal de rescate, motivado a que el piloto evacuó la aeronave por sus propios medios y sin dificultades.

Las condiciones Meteorológicas existentes a las 14:00 UTC en el lugar del suceso Pista Cacurí, Manapiare, Estado Amazonas (SVAJ) y zonas aledañas, fueron tomadas del Servicio Web de Meteorología Interactivo Ventusky (www.ventusky.com del 12/12/2018); luego de realizar el análisis, se determinó lo siguiente: entre las 14:00 y las 15:00 horas se observaron vientos provenientes desde los 045° (Noreste) con intensidad de 4 nudos, visibilidad horizontal ilimitada con presencia de nubes escasas a los 2000 pies, temperatura del campo de 29°C / punto de rocío de 24°C y presión atmosférica de 1014 hPa. En general dentro del área en estudio se presentaron condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea sin limitaciones para efectuar vuelos bajo reglas VFR.



La custodia total de la aeronave se entregó a la representante legal de Carlos Del Carmen Rivas Barrios, Jane M. Rivas Barrios. Los restos de la aeronave fueron cedidos al representante legal el día 19/12/2018 mediante cesión N°. DGOAST/2018/0023.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) enmarcada en las investigaciones realizadas inicialmente determinó que la causa probable del incidente grave, fue el factor humano por la aplicación inadecuada de los procedimientos para aterrizar en pistas no preparadas bajo reglas de vuelo VFR, siendo físico el factor contribuyente motivado a la superficie irregular del terreno (Granzón), dispuesto sobre un sistema montañoso.

Por los motivos antes expuestos mediante el presente informe, se da cierre parcial y culminación a la investigación del caso.

NOTIFICACIÓN DEL SUCESO Y RELACIONES CON LOS ESTADOS INVOLUCRADOS

De conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario JIAA/NAI 039/2018, reportando al sistema "ADREP" y a 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 a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño**, la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) por sus siglas en el idioma inglés, como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado, actualmente no se han pronunciado al respecto por ninguno de los medios inmediatos o de uso común, correo electrónico, medios digitales, fax, entre otros.

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.

Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en Tiempo Universal Coordinado (UTC); (el Horario UTC en la República Bolivariana de Venezuela es de -4,00 horas).

Caracas, 12 de diciembre del 2019