

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 029/2020

ACCIDENTE DE AVIACIÓN
FABRICANTE DE LA AERONAVE PIPER AIRCRAFT INC.
MODELO: PA-34-220T
MATRÍCULA: YV1608
EXPLOTADOR: JOSE MARIA ARISTIMUÑO PERAZA
LUGAR: A 50 METROS DEL UMBRAL PISTA 08 AEROPUERTO INTL.
"MANUEL CARLOS PIAR", PUERTO ORDAZ, EDO. BOLIVAR. (SVPR)
FECHA: 08 DE DICIEMBRE DE 2020.
HORA: 22:22 UTC

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAEXPEDIENTEN°029/2020

El presente informe es un resumen de 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 TRANSPORTE, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°029/2020,

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 en todas las experticias necesariamente 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, **ésta información está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El 08 de diciembre de 2020 a las 19:50 UTC, la aeronave matrícula YV1608, propiedad de José María Aristimuño Peraza, inició un vuelo privado con 01 tripulante y un pasajero despegando desde la pista 10 del Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS), en Charallave, Edo. Miranda, República Bolivariana de Venezuela, hacia el Aeropuerto Internacional "Gral. José Tadeo Monagas" (SVMT) en Maturín, Estado Monagas. Durante el ascenso inicial el piloto manifestó a control de torre de SVCS, su intención de regresar por apertura de la puerta de la cabina, realizando el tráfico para aterrizar en la pista 10, desalojando la aeronave al final del recorrido. Una vez corregida la discrepancia presentó plan de vuelo con el destino original al Aeropuerto Internacional "Gral. José Tadeo Monagas" (SVMT) en Maturín, Estado Monagas, despegando a las 20:21. A 40 Mn de SVCS el piloto se comunicó con el control de aproximación (APP) de SVBC solicitando cambio de destino para el Aeropuerto Internacional "Manuel Carlos Piar" (SVPR) en Puerto Ordaz, Edo. Bolívar y cruzando la posición 09° 44' 42" N, 064° 48' 18" W, APP SVBC le confirmó la autorización del ACC SVMI para su nuevo destino. A las 21:38 se reporta a 90 Millas náuticas de SVPR con 9000 pies de altura. Estando a 65 Millas náuticas de SVPR es autorizado por el control de aproximación (APP) Guayana, para descender a 6000 pies de altitud siendo las 21:47 horas. A las 22:07 control de TWR SVPR registra la posición del YV1608 a 19 Millas náuticas de la estación con 7500 pies de altitud, se le informaron los parámetros de pista y se le requirió notificar final corto pista 08.

A las 22:18 la aeronave estaba aproximando fuera del eje de la pista y muy alto, por lo cual el controlador de Torre le preguntó al piloto si iba a realizar una aproximación frustrada, y éste le informó que iba a efectuar un giro de 360°. La aeronave giró por la izquierda para hacer un segundo tráfico haciendo otra vez una aproximación muy alta por lo cual el controlador de TWR le preguntó al piloto sus intenciones, y éste respondió que iba a virar nuevamente para hacer un giro de 360°, incorporándose a tramo con el viento izquierdo de la RWY 08. En su tercer intento de aterrizaje el piloto llamó notificando estar en tramo base para su aproximación final, por lo cual fue autorizado para aterrizar. Siendo ya las 22:22 UTC la aeronave en trayectoria de aproximación final, colisionó con postes de las luces de aproximación perdiendo la sustentación e impactó contra la tierra, quedando a unos 50 metros del umbral de la pista 08. Control de TWR SVPR llamó a los Bomberos Aeronáuticos de la estación para que atendieran la emergencia, estos procedieron a realizar el rescate del piloto y el pasajero. No fue reportado incendio de la aeronave y se observó

escaso derrame de combustible en el sitio del suceso a pesar de haberse roto los tanques en el impacto. El piloto sufrió fracturas en los huesos tibia y peroné de ambas piernas (Lesiones Graves), el pasajero resultó ileso y la aeronave quedó destruida.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores recíprocos, de 05 pasajeros y 01 piloto, fabricado por Piper Aircraft Inc., modelo PA-34-220T serial N°34-8133119, categoría normal, Certificado Tipo FAA A7SO, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores marca Continental ubicados en las alas, el motor derecho es modelo LTSIO-360-KB y el izquierdo es modelo TSIO-360-KB, con potencia máxima de 220 HP. El peso máximo de despegue es de 4.750 lb (2.157 kg). La aeronave disponía de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso privado y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es la OMAC N° 377 Flymec C.A.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial – Avión y habilitación en Vuelo Instrumental, Monomotores Terrestres (C172/C182/C206/PA28), Multimotores Terrestres (PA34/BE58/C402/C310/PA23), emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 70 años, experiencia de vuelo 25.375,18 horas.

Las condiciones meteorológicas eran aptas para las operaciones aéreas en la zona para el momento del accidente: sin nubes de tormenta en los alrededores del aeródromo, no se evidenciaron formas circulares ni cambios en los vectores del viento por lo que se deduce que no se presentaron fenómenos de ráfagas ni turbulencia y sin precipitaciones en la zona.

Medidas Preventivas:

A la Autoridad Aeronáutica:

- Muy respetuosamente se recomienda Realizar inspección de las condiciones de las ayudas visuales para las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional "Manuel Carlos Piar" SVPR en Puerto Ordaz, Edo. Bolívar.

Al piloto:

- Evaluación psicofísica y verificación de competencias en el sistema PA-34-220T.

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 , 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.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General Oficina Administrativa para la Seguridad del 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 DGOAST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 3 de enero de 2.020