

INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 026/2018

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT CORP.

MODELO: F33A

MATRÍCULA: YV1697

EXPLOTADOR: ANDRES ENRIQUE AROCHA KIMOS

LUGAR: AEROPUERTO "OSCAR MACHADO ZULOAGA", EN
CHARALLAVE ESTADO MIRANDA (SVCS)

FECHA: 12 DE JULIO 2.018

HORA: 22:00 UTC



INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 026/2018

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.

La investigación fue instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°026/2018,

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 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 día 12 de Julio 2018, UTC: 22:00 la aeronave con Matrícula: **YV-1697**, Marca: Beechcraft, Modelo: F33A, Serial: CE-659, inicio vuelo con 3 pasajeros, desde el Aeropuerto Internacional "La Chinita" (SVMC) ubicado en Maracaibo, Edo. Zulia, con destino al Aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga", en Charallave Estado Miranda (SVCS). La aeronave en fase de Aterrizaje durante el recorrido en el Aeropuerto de Higuerote (SVHG) Estado Miranda, se salió de la pista con el tren principal derecho retraído. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños de importancia.

El vuelo se realizó bajo reglas de vuelo visual (VFR) y Condiciones de vuelo VMC. Las condiciones meteorológicas reinantes en la zona para el momento del incidente fueron reportadas bajo las siguientes características: Visibilidad; 3 millas náuticas, Viento; leve, Tipo de nubes, Estratos bajos, Techo de las nubes: 1300', sin turbulencia, Pista mojada al momento del aterrizaje.

Basado en las declaraciones del piloto, despegó del Aeropuerto Internacional "La Chinita" (SVMC) Maracaibo, Estado Zulia; con rumbo directo al Aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) Estado Miranda. En fase de ruta consultó a la Base Aérea "El Libertador" (SVBL) Maracay, Estado Aragua, las condiciones atmosférica de SVCS, pero no recibió respuesta hasta después de un tercer intento, SVBL respondió al piloto que no había obtenido respuesta de Tuy y que por favor les informara a los controladores que se les estaba llamando por vía telefónica para que prestaran el apoyo, posteriormente establecieron contacto con Tuy a través de la frecuencia 119.2 Mhz, indicando que iba a proceder al Aeropuerto Metropolitano (SVMP) como alternado en caso de no visualizar al



Aeropuerto Caracas, manifestó que logró ver el campo por primera vez, pero la controladora no le autorizó el aterrizaje indicando que tenía una aeronave con procedimientos RNAV a 7NM. Al no tener autorización subió el tren y la potencia, se dirigió al sur, indicando en ese momento que la niebla tapó la cabecera 10, quedando el Aeropuerto Metropolitano cerrado por fuertes lluvias, continuó rumbo Higuerote-Caucagua, punto donde se contactó con Tuy informando que estaba bajo reglas de vuelo IMC, luego procedió al descenso hacia Higuerote (SVHG), indicándole a la torre que el techo estaba bajo, finalmente logró visualizar el campo a los 1300' y la torre autorizó la aproximación, el piloto en el momento que bajó el tren de aterrizaje no tuvo indicador derecho encendido (la luz verde derecha se mantuvo apagada), solicitó apoyo a la torre pero en ese momento se encontraban impartiendo instrucciones a otra aeronave, el piloto subió nuevamente el tren y lo volvió a bajar pero la luz derecha no encendió, trató de acceder a la palanca para bajar el tren manualmente pero la palanca se encontraba en su tope máximo, situación que lo obligó a tomar la decisión de efectuar un aterrizaje sin tren derecho asegurado, logrando colocar el avión en la pista con apoyo de el tren izquierdo y el tren de nariz, el avión al perder velocidad, se inclinó hacia la derecha (pista 08-26), casi en el momento de parada del avión se salió de la pista por la derecha y la vegetación existente pudo frenar a la aeronave, el piloto abrió la compuerta logrando evacuar a los pasajeros resultando todos sus ocupantes ilesos.

La aeronave es un monomotor recíproco, de 4 ocupantes, fabricado por Beechcraft., modelo: F33A, serial: CE-659, categoría: Normal, Certificado Tipo: 3 A15, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. El motor es Continental, modelo: IO-520B, con un empuje máximo de 306 km/h, El peso máximo de despegue es de 1.236 kg (2724 lbs.)

La tripulación de vuelo estaba conformada por el piloto y tres pasajeros, el piloto poseía certificación médica y licencia aeronáutica, Certificados de matrícula y aeronavegabilidad vigente emitida por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente

La aeronave es propiedad del Ciudadano: _____ y la OMAC encargada y certificada para realizar el mantenimiento de la aeronave era Grupo Cimaut (OMAC N°543).

La causa probable del accidente fue por falla del sistema actuador del tren de aterrizaje principal. Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación del caso.

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 026/2018, 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 :Estados Unidos de Norte América.

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 DGOAST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 12 de Julio de 2019.

<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>