



INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 024/2018

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: PIPER AIRCRAFT CORPORATION

MODELO: PA 34-200T

MATRÍCULA: YV2676

EXPLOTADOR: IGOR FERNANDO FUENMAYOR & JAVIER DARIO
LINARES

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL JOSE ANTONIO
ANZOATEGUI, BARCELONA, EDO. ANZOATEGUI.

FECHA: 26/06/2018

HORA: 15:43 UTC



INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 024/2018

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°024/2018

; 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 proceso de investigación se encuentra 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 26 de Junio de 2.018 a las 15:43 UTC, la aeronave matrícula YV2676, bajo explotación de IGOR FERNANDO FUENMAYOR & JAVIER DARIO LINARES, inició el vuelo desde la pista del Aeropuerto Internacional General José Antonio Anzoátegui (SVBC), Barcelona, Edo. Anzoátegui para realizar un vuelo local. La aeronave en fase de aproximación final genero indicación de tren inseguro por lo que el piloto solicito volar a 5MN al oeste del aeropuerto para realizar el procedimiento correspondiente según el POH, sin embargo, no fue satisfactorio, motivo por el cual declaró la emergencia, solicito realizar pasaje sobre la pista para efectuar inspección visual del tren de aterrizaje, el CTA confirmo que el tren principal estaba desplegado mas no el de nariz, realizo 02 pasajes sobre la pista y posteriormente realizó un aterrizaje de emergencia sin desplegar el mencionado tren de aterrizaje, quedando en la pista. Su tripulación resultó ilesa y la aeronave con daños de importancia.

La aeronave bimotor terrestre, equipada con motores Teledyne Continental RH - TSIO-360-EB Serial Número: 1004939 y LH -TSIO-360-EB Serial Número: 1004940, Certificado Tipo FAA: A7SO, con tren de aterrizaje retráctil. El peso máximo de

Informe Provisional Expediente 024/2018



despegue es de 4570 lb. La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial, habilitación en vuelo instrumental, y habilitación en los siguientes sistemas:

- Habilitación de Vuelo Instrumental.
- Monomotores Terrestres BE55/BE58/PA34/C402
- PAY2 Capitán
- Nivel 4 de competencia Lingüística.

Estas documentaciones fueron emitidas por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 40 años y experiencia de vuelo de 3600 horas.

La OMAC encargada y certificada de realizar el mantenimiento de la aeronave era la OMAC N°590, ALTECA, Servicios de Alta Tecnología Aeronáutica.

La DGOAST entregó la cesión de custodia total de la aeronave a su propietario una vez concluidas las experticias requeridas para la investigación.

La JIAAC determinó que la causa más probable de los daños ocurridos a la aeronave, fue el actuador del tren de nariz que se tranco, aunque este componente se cambia por condición y no es un componente controlado.

Se recomienda al explotador la revisión periódica de este componente durante las inspecciones para prevenir accidentes en pro de la seguridad operacional.

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 024/2018, 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 a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los 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 Accidente de Aviación Civil). 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, 26 de junio 2019

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