



INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 025/2018

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: GULFSTREAM COMMANDER.

MODELO: AC-690D

MATRÍCULA: YV1173

EXPLOTADOR: INVERSIONES AURUMJETS,S.A

LUGAR: AEROPUERTO GENERAL MANUEL CARLOS PIAR (SVPR)

PUERTO ORDAZ, ESTADO BOLÍVAR.

FECHA: 02 JULIO 2018

HORA: 17:45UTC



INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAA EXPEDIENTE N° 025/2018

El presente Informe Provisional resume las actuaciones realizadas 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**, en relación con las circunstancias en las cuales 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°025/2018**, 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, la persistencia de los factores que fueron o no contribuyentes y 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 provisional está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

En fecha, 02 de Julio 2018 siendo las 16:30 UTC, la aeronave con matrícula YV1173, modelo AC-690D, propiedad de la Empresa Servicios Arumjets, S.A., despegó para realizar un vuelo desde el Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga (SVCS), Charallave, Estado Miranda con el objeto de trasladarse hasta el Aeropuerto Internacional "General Manuel Carlos Piar" (SVPR), Puerto Ordaz, Estado Bolívar, con 5 personas a bordo incluyendo al piloto al mando y aproximadamente 1800 Libras (817,20 litros) de combustible para una autonomía de 03:00 horas. El vuelo se efectuó con normalidad por espacio de 01:15 horas y **en fase de aterrizaje, durante el recorrido sobre la pista contaminada por agua de lluvia, hidroplaneó perdiendo el control, lo que ocasionó una salida de pista hacia el extremo derecho quedando en la zona de seguridad a 60 metros del borde de la pista 08. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave sin daños.**

La aeronave es un **Twin Commander Aircraft LLC**, modelo: **AC-690D**, serial: **15022**, categoría transporte, Uso ayuda industrial, certificado tipo No. 2A4, fabricación y diseño U.S.A. con una capacidad de 9 puestos más piloto al mando y primer oficial (no obligatorio), tren de aterrizaje retráctil, propulsada por dos motores Marca AiResearch Model TPE 331-5-254K Turboprop Engines (Gulfstream P/N 610495), peso máximo de despegue de 10,700 libras (4853,52 Kg) y de aterrizaje 10,550 libras (4785,48 Kg).

De acuerdo a los registros de mantenimiento de la OMAC-N: 104 Aerocentro de Servicios, C.A., inspeccionados durante el proceso de investigación se pudo corroborar por medio de la documentación presentada y posteriormente analizada que la aeronave se encontraba aeronavegable para el momento del suceso.

La aeronave mantenía la configuración interior original y para el momento del suceso disponía de Certificado de Matrícula, Aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicaciones emitidas por el

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes.

El piloto al mando poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial Avión y habilitación en monomotores y multimotores terrestres, vuelo instrumental y en el tipo de aeronave AC690, SW3 y WW1124, emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 58 años y experiencia de vuelo de 4.100 horas, de las cuales 1.900 horas corresponden al modelo de aeronave involucrado en el suceso.

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 todos los requerimientos solicitados por el comité multidisciplinario que abordó el caso, con el objeto de determinar los posibles factores contribuyentes del suceso. En esta entrevista el piloto informó sobre las siguientes dificultades detectadas durante el aterrizaje:
 - Existencia de Bache ubicado en el primer tramo del centro de la pista 08, el cual al llenarse de agua cuando llueve, produce que las aeronaves hidroplaneen al pasar sobre el perdiendo el control de la aeronave.
 - En líneas generales manifestó que la pista 08/26 se encuentra en condiciones deplorables que atentan contra la seguridad de la operaciones aéreas.
- Posterior al cumplimiento de lo especificado anteriormente, el piloto al mando continuo apto para ejercer sus funciones como piloto de aeronave (avión), después de presentarse en la Gerencia General de Seguridad Aeronáutica para asistir a una charla sobre Seguridad Operacional.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Solicitud de la documentación de la aeronave.
- Solicitud de la documentación del piloto al mando.
- Solicitud de la documentación del mantenimiento de la aeronave a la OMAC.
- 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.
- Solicitud al piloto al mando del reporte obligatorio de accidentes e incidentes del SMS. Para este requerimiento el piloto emitió recomendaciones de Seguridad Operacional relacionadas con la operaciones desde y hacia el aeródromo Manuel Carlos Piar de la ciudad de Puerto Ordaz, tales como: Reparar el bache existente en el primer tramo del centro de la pista 08, que, al llenarse de agua produce que las aeronaves hidroplaneen al pasar sobre él con las consecuencias descritas y corregir las deficiencias generales que presenta la pista 08/26 del aeródromo.
- Solicitud de informe de las actuaciones en el sitio del suceso, del Servicio Autónomo de Aeropuertos Regionales (SAAR), Jefe de la Sección "C" de los Bomberos Aeronáuticos de Puerto Ordaz, Estado Bolívar.

En el lugar del suceso participaron preventivamente los Bomberos Municipales del Estado Bolívar y el Servicio Autónomo de Aeropuertos Regionales (SAAR) Bolívar sin acciones inmediatas de emergencia por cuanto el piloto evacuó la aeronave por sus propios medios y sin dificultades.

Las condiciones meteorológicas existentes a las 17:45 UTC en el lugar del suceso, Aeropuerto Internacional "General Manuel Carlos Piar" (SVPR), Puerto Ordaz, Estado Bolívar y zonas aledañas, fueron tomadas del testimonio emitido por la CTA de guardia y del Servicio Web de Meteorología Interactivo Ventusky (www.ventusky.com del 02/07/2018) motivado a que no estaba disponible la información meteorológica oficial. Luego de realizar el análisis se determinó lo siguiente: vientos provenientes desde los 90° (NE) con intensidad de 14,04 nudos, sin embargo, para el momento del suceso estaba en calma, presencia de nubes del tipo cúmulos y estrato cúmulos desde los 3.000 pies de altura sin turbulencias pero con presencia de lluvia reciente en el aeródromo, temperatura del campo de 26°C y punto de rocío de 24°C, sin embargo, las condiciones no limitaban la realización de vuelos bajo reglas de vuelo visual VFR siempre que se mantuviesen las precauciones apropiadas.

La cesión de custodia total de la aeronave se entregó al representante legal de la Empresa el día 04/07/2018 mediante cesión N°. DGOAST/2018/005.

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 físico por la existencia de un excesivo volumen de agua de lluvia sobre la pista 08/26, siendo físico el factor contribuyente motivado al mal estado de la pista por el sistema de drenaje deficiente, la existencia de huecos profundos y escarificación de la capa asfáltica ubicados en el centro del primer segmento de pista y cercano al punto de toque que, al llenarse de agua cuando llueve, obliga a los pilotos a tocar replegados hacia el lado izquierdo de la pista durante el aterrizaje.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, emite preventivamente las siguientes recomendaciones de seguridad operacional:

1. Promover la reparación de la pista 08/26 para garantizar la seguridad de las operaciones en el aeródromo.
2. Garantizar la información meteorológica oportuna en la zona, con el objeto de contrarrestar los efectos de las condiciones climáticas adversas de la zona sobre las operaciones aéreas.

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 025/2018, reportando al sistema "ADREP" y a la Organización de Aviación Civil Internacional(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 NationalTransportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

A la fecha, no se ha recibido respuesta alguna proveniente de los estados notificados.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte/Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

Todos los tiempos horarios reflejados en este informe provisional, están indicados en Tiempo Universal Coordinado (UTC); (La hora legal de la República Bolivariana de Venezuela es UTC - 4:00 horas).

Extractos de esta información pueden ser publicados sin un permiso específico de la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (DGOAST), siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 02 de julio de 2019

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