



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 001/2020

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **SWEARINGEN AVIATION**

MODELO: **SA227-TT**

MATRÍCULA: **YV1388**

EXPLOTADOR: **MAREO TOUR C.A.**

LUGAR: **AERÓDROMO EL GRAN ROQUE, GRAN ROQUE,
TERRITORIO INSULAR "FRANCISCO DE MIRANDA".**

FECHA: **08 DE ENERO DE 2020**

HORA: **13:13 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 001/2020

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°001/2020,

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 8 de enero de 2.020 a las 12:42 UTC, la aeronave matrícula YV1388, de aviación general, inició el vuelo con dos tripulantes, desde la pista del Aeropuerto Caracas "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) en Charallave Edo. Miranda, hacia el Aeródromo El Gran Roque (SVRS) en el Territorio Insular "Francisco de Miranda", República Bolivariana de Venezuela. La aeronave aterrizó a las 13:13 y durante el recorrido de frenado, la aeronave se salió del eje central de la pista, sin poder el piloto controlarla haciendo uso de timón direccional, tracción reversible y frenos, para finalmente salir de la pista por la izquierda, donde se detuvo la aeronave, resultando los tripulantes ilesos y la aeronave con daños ligeros en el extremo del ala izquierda (Borde de Ataque) y al wing tips que impactó con la vegetación que se encuentra en la zona de seguridad y ocasionando daños al balizaje de la pista.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbohélice, de diez puestos incluyendo piloto y copiloto, fabricado por Swearingen Aviation, modelo SA227-TT, serial N° TT521, categoría normal, Certificado Tipo FAA A5SW, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus motores son AiResearch modelo TPE331-10U-503G con una potencia máxima de 900 HP, sus hélices son fabricadas por MT-Propeller, modelo MTV-27-1-E-C-F-R (G)/CFRL250-103. El peso máximo de despegue es de 13.230 lb. 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 corporativo y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es AEROCENTRO DE SERVICIOS OMAC N 104.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación de Capitán SW3 Y Vuelo Instrumental emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 56 años y experiencia de vuelo de 7.858 horas, con 4.050 horas en SW3.

El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación en el tipo de aeronave SW3 como Copiloto y en Vuelo Instrumental con edad de 23 años y experiencia de vuelo de 232 horas.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos con 16 KT de velocidad y dirección 110°. Visibilidad de 999 metros y en general buen tiempo a lo largo del día.



En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se realizó inspección visual y registro fotográfico a la aeronave YV1388. En el caucho exterior de la pierna derecha del tren de aterrizaje principal, se observó desgaste localizado de la banda de rodamiento. Esta falla es característica de desplazamiento del neumático sobre la pista estando bloqueado o con freno completamente aplicado.
2. Se realizó inspección visual y el registro fotográfico para verificar las condiciones de los conjuntos de freno no observando discrepancias resaltantes.
3. Se realizó la verificación de la documentación de la aeronave.
4. Se realizó inspección a las condiciones de la cabina de mando.
5. Se realizó entrevista a la tripulación de la aeronave, al responsable de las operaciones del aeródromo, al Director del Aeródromo y al Encargado de la unidad de Bomberos Aeronáuticos.
6. Se observó que los Bomberos tienen inoperativo el radio portátil para estar comunicados con la torre de control. No hay un vehículo de rescate de aeronaves que tenga capacidad de izamiento y remolque de aeronaves. También tienen requerimientos de equipos de primeros auxilios y cuerdas.
7. Se observó que el controlador de torre, no puede observar en línea de vista desde la cabina, todo el sector al norte de la pista en el último tercio de la pista 07. Esto trajo como consecuencia que durante el suceso no podía ver el recorrido final de la aeronave y su salida de la pista. La causa de la obstrucción visual, es un área cubierta de vegetación frondosa, en la zona de seguridad norte muy cerca de la pista. Esta vegetación impactó el extremo del ala izquierda de la aeronave causando daños.
8. La torre de control de los Roques no cuenta con una grabadora de voz.
9. Se coordinó con el área de trabajo de licencias para que se le efectuara al piloto una evaluación de verificación de competencias en el sistema.
10. Se le solicitó al copiloto un progresivo de 2 horas en el sistema.
11. Se le solicitó a la tripulación que asistiera al taller de seguridad operacional dictado por la GGSA del INAC.
12. La JIAAC entregó la cesión de custodia de la aeronave a su propietario una vez concluidas las experticias requeridas para la investigación.

La JIAA determinó que la causa más probable del incidente fue, la aplicación inadecuada de la velocidad ligeramente superior a la recomendada por el fabricante durante la fase de aproximación, lo que produjo un retardo en la disminución de la sustentación para el momento de la toma de contacto con la pista de aterrizaje, incrementando la longitud de pista necesaria para detener la aeronave, induciendo la aplicación excesiva del sistema de frenado, ocasionando la excursión de pista, produciéndose los daños anteriormente señalados, y como factores contribuyentes; la condición de vientos con fuerte componente lateral, condición peligrosa con riesgo de producir un accidente por pérdida de control de la aeronave, saliéndose a la zona de seguridad, **los manglares abarcan la franja de seguridad de la pista**, y a su vez impiden que el controlador de tránsito aéreo **tenga visibilidad completa de la pista**, equipos de medición de intensidad y velocidad del viento no han sido calibrados desde hace 2 años aproximadamente información suministrada por el CTA.

Muy respetuosamente se requiere se tomen las medidas preventivas necesarias para mitigar las condiciones latentes existentes en el mencionado aeropuerto que representan un riesgo para la seguridad operacional por parte de las autoridades aeroportuarias así

como las no conformidades relacionadas con el equipamiento de la torre de control y bomberos aeronáuticos por parte de la autoridad aeronáutica (INAC).

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/030/05, 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, 17 de enero de 2.020