



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 005/2021

FABRICANTE DE LA AERONAVE: ANTONOV

MODELO: AN-2

MATRICULA: YV3312

EXPLOTADOR: VENEZUELA FLIGHT CANAIMA VI 2016, C.A

LUGAR: KAPAURE A 96.9 NM AL (SE) DE LA PARAGUA

(SVGA) VENEZUELA LAT.: 05°20,616'N / LONG.: 062°42,590'W

FECHA: 19 MARZO 2021

HORA: 13:25 HLV/09:25 UTC

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN EXPEDIENTE N°005/2021

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST), JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (JIAAC) 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 instituida de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de este despacho bajo el N° 005/2021. El único objetivo de la investigación es el 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 sin determinar culpas o responsabilidades, razón por la cual, en todas las experticias necesariamente no se recurrirá a procedimientos de pruebas de tipo judicial.

El proceso de investigación se encuentra en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **esta información preliminar está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 19 de marzo de 2021, siendo las 09:25 UTC, la Aeronave monomotor, Matrícula: YV3312, ANTONOV Modelo: AN-2, Serial: 1G15707, propiedad de la empresa VENEZUELA FLIGHT CANAIMA VI 2016, C.A. La aeronave despegó del Aeropuerto La Paragua con destino a la población de Kapaure del Edo. Bolívar en la maniobra de aterrizaje, en pista no preparada, el amortiguador del tren derecho colapso, como consecuencia el plano derecho impacto contra la superficie de la pista, quedando la aeronave con daños de importancia y sin lesionados.

El vuelo del YV3312 AN-2 se desarrolló normal en todas sus fases (ascenso-crucero), próximo a su destino Kapaure, procedió a ejecutar la maniobra de aterrizaje, al contacto con la pista la aeronave se desplazó unos 50 mts aproximadamente, iniciando la acción de frenado, se generó una explosión del lado derecho de la aeronave a la altura de la cabina de pilotos. La aeronave, se inclinó hacia la derecha impactando el plano derecho con la superficie de pista, por lo cual hizo un giro sobre su propio eje de unos 170° aproximadamente, seguidamente la tripulación en conciencia de la situación, observaron que en el plano superior derecho había una fuga de combustible, por lo que procedieron a cortar batería y la selectora de combustible, para luego evacuar la aeronave por precaución. Una vez fuera de la aeronave se percataron de la explosión del amortiguador derecho del tren de aterrizaje principal, constatando que los fragmentos del mismo estaban esparcidos en los alrededores del lugar, así como también incrustados en diferentes partes del fuselaje, generando daños a la aeronave y sin daños a terceros ni a la tripulación.

El piloto al mando poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Aviación aeronáutica vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental y monomotores terrestres AN-2/C182. El mismo posee 1210.0 horas como piloto al mando de este tipo de aeronave.

El Copiloto poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Aviación aeronáutica vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional



vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental y motores terrestres AN-2. El mismo posee 1700.0 horas totales voladas en el tipo de aeronave del suceso.

En general dentro del área en estudio se presentaron condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea y para efectuar vuelos bajo la regla VFR. y Condiciones de vuelo VMC.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso, sin embargo, se realizaron cruces de referencias de toda la información con la OMAC principal encargada y certificada en Venezuela para realizar el mantenimiento de la aeronave registrada bajo el número N°208, Taller Aeronáutico La Montaña, C.A.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

Se realizó registro fotográfico de la aeronave para evaluar los daños de la misma.

Se solicitó y recopiló los siguientes documentos de la empresa y su tripulación

- Documento de propiedad.
- Póliza de Seguro.
- Cédula de identidad
- Licencia de vuelo.
- Certificado médico.
- Copia bitácora de vuelo actualizada.
- Se realizó entrevista por separado a la tripulación al mando.
- Certificado de Aeronavegabilidad.
- Certificado de matrícula
- Hoja de control de vuelo, plan de vuelo
- Datos de la Carga
- Informe de Inspección de Daños
- Control del cumplimiento del Mantenimiento programado.
- Instrucciones de Servicio y Mantenimiento del Sistema Antonov AN-2.
- Experticia al amortiguador afectado de la aeronave AN-2

La aeronave fue cedida el día 30/3/2021 mediante Cesión de Custodia Total N° DGOAST/2021/N*0013, al representante legal de la empresa VENEZUELA FLIGHT CANAIMA VI 2016, C.A.

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), enmarcada en las investigaciones realizadas inicialmente determinó que, la causa probable del incidente fue la explosión del amortiguador derecho del tren principal, se consideran como factores contribuyentes; el peso de la aeronave, así como también, la inadecuada operación de la aeronave en la maniobra de aterrizaje en pistas no preparadas. Cabe destacar que, a la aeronave YV3312 se le realizó inspección de 100 horas según guía de inspección de manual de servicio y mantenimiento. Así mismo, específicamente en la sección tren de aterrizaje principal se le efectuó inspección visual observándose en condiciones óptimas para la aeronavegabilidad cumpliendo con lo establecido en la norma. En este sentido tomando en cuenta la información recabada emite la siguiente medida preventivas:



A la Autoridad Aeronáutica:

-La verificación del estado de los amortiguadores del tren de aterrizaje del sistema AN-2.

NOTIFICACIÓN DEL SUCESO Y RELACIONES CON LOS ESTADOS INTERESADOS

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 008/2021, 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 fabricación de la aeronave: Bea de Francia y 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 e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC)) Adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en Tiempo Universal Coordinado (UTC); (el Horario UTC en Venezuela es de -4:00 horas).

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, 11 de abril 2021.