



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 040/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **GATES LEARJET
CORPORATION**

MODELO: **55**

MATRÍCULA: **YV3238**

EXPLOTADOR: **COMERCIALIZADORA VIENTOS DEL NORTE C.A**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR DE
MAIQUETÍA, (SVMÍ)**

FECHA: **15 DE SEPTIEMBRE 2.021**

HORA: **20:10 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°040/2021

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 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 instituida de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de este despacho bajo el **N° 040/2021**. 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 prueba 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 en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 15 de Septiembre 2.021 a las 20:10 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV3238**, Marca: **GATES LEARJET CORPORATION**, Modelo: **55**, Serial: **025**, propiedad de: **COMERCIALIZADORA VIENTOS DEL NORTE CA**; con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, (SVMI) hacia el Aeropuerto B.A. May. Buenaventura Vivas, Santo domingo, Estado Táchira (SVSD). En fase de despegue, la tripulación experimento una guiñada a la izquierda, pero al encontrarse cerca de la V1 decide continuar con el despegue, luego de obtener actitud de seguridad y control la tripulación comenzó a realizar las evaluaciones pertinentes, encontrando todos los parámetros correctos a excepción de la presión de hidráulico, motivo por el cual decide regresar a SVMI, realizan un pasaje por para verificar con la Torre de Control que efectivamente el tren estuviera abajo y visible, ya que en la cabina tenían la indicación de tres luces verdes, el CTA confirmo que el tren se encontraba abajo, procedieron a aterrizar, al del toque evidenciaron que tenían problemas con los neumáticos del tren izquierdo, lograron controlar la aeronave y desalojaron por la intersección B, donde fueron atendidos por los bomberos aeronáuticos, logrando la evacuación de los pasajeros. Resultando Los tripulantes (2) y pasajeros ilesos (4), la aeronave con daños menores. Peso máximo de despegue de la aeronave 8.845kgs.



La aeronave fabricada por Learjet Corporation, Modelo: **55**, serial: **025**, según el TC/Data Sheet ApprovedT/C **A10CE**, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América, con sistema de tren de aterrizaje tipo retráctil, equipada con tren tipo triciclo retráctil y dos motores a reacción General Electric Company, tipo Turbo Fan de una sola etapa, CF34-3A1(TCDS E15NE) de 9.140 lbs de empuje, pesos máximos de despegue de 43.000lbs y de aterrizaje de 36.000 lbs.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad Estándar vigentes y emitido por el INAC, como Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula.

Las condiciones meteorológicas según el METAR, eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o visual (VFR) en los aeropuertos de salida, hacia el aeródromo de llegada, según la autorización del plan de vuelo respectivo por despacho.

El piloto al mando de 53 años, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental; Capitán LJ25, LJ35 y LJ55.

El primer oficial de 31 años, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental; Copiloto LJ25, LJ35, LJ55 y C208.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó entrevistas a la tripulación de mando.
- Se efectuó inspección interna y externa de la aeronave.
- En conjunto con la OMAC, se pudo verificar que los dos neumáticos del tren principal izquierdo explotaron, el sistema de frenos se averió y los rines del tren principal sufrieron deformación

Tren Principal Izquierdo



Condición de los rines

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC N-692, **GOLD JET CORPORATION**, ubicada en el Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental.

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 040/2021, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico al Estado de Diseño y el Estado de fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, la NTSB como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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 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, 13 de octubre 2.021