



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE N° 043/2021

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: ROCKWELL INTERNATIONAL

MODELO: 690A TURBO COMMANDER

MATRÍCULA: YV1758

EXPLOTADOR: SEGUCONSULT SERVICIOS, C.A.

LUGAR: AERÓDROMO DE LUEPA, EDO. BOLIVAR

FECHA: 17/09/2021

HORA: 01:30 p.m.

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 043/2021

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°. 043/2021**. 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 17 de Septiembre de 2021, siendo las 17:30 UTC, la aeronave con matrícula **YV1758**, Fabricante: **ROCKWELL INTERNATIONAL**, Modelo: **690A Turbo Commander**, Serial: **11244**, propiedad de **SEGUCONSULT SERVICIOS, C.A.**, despegó del **AEROPUERTO "GENERAL MANUEL CARLOS PIAR", PUERTO ORDÁZ, EDO. BOLÍVAR (SVPR)**, hacia el **AERÓDROMO DE LUEPA, EDO. BOLIVAR (SVLP)**, con Dos (2) personas a bordo incluyendo al Piloto al Mando y con 1794.56 lbs de combustible (814 L). Estando la aeronave en fase de aterrizaje y durante el recorrido el capitán al mando manifestó presentar falla de los frenos en el tren izquierdo de la aeronave, el cual causó pérdida de control y a su vez salida de pista por el lado izquierdo. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños de importancia (RE / MTOW 4.600 kg).

La aeronave fabricada por **ROCKWELL INTERNATIONAL**, modelo: **690A Turbo Commander** categoría: **AVIACIÓN GENERAL – CORPORATIVO**, Certificado Tipo: **2A4_Rev_49** emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.

El piloto al mando de 35 años de edad poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial - Avión con fecha de vencimiento 29 de junio de 2022 y emitidas 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 / Instrumet Fligth, AC90 Capitán / PIC, AC95 Copiloto / SIC, con 88,9 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 2.371,5 horas totales.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Fijación fotográfica del 360° de la aeronave en el lugar del suceso.
- Se detallaron los daños de la aeronave en banco fotográfico.
- Verificación y reseña fotográfica de la trayectoria y evidencias de frenado en la pista.



Imagen 1 Trayectoria

- Se tomó fotografía al caucho del tren principal izquierdo quedando como evidencia marcas de derrape y frenado.
- Se encontró evidencia del tren principal izquierdo partido en el Trunnion por sobreesfuerzo.



Imagen 2 Tren Principal Derecho

- Se evidenció el arnés eléctrico del taxi light del tren principal izquierdo partido pos impacto.
- Se verificaron las líneas de freno del tren principal izquierdo y derecho las cuales no sufrieron daños.
- Se observó el tren de nariz con daños de importancia, posiblemente fracturado y con evidencia notoria del ring partido.



Imagen 3 Tren de Nariz

- En el fuselaje se logró observar daños en la parte inferior izquierdo del laminado.



Imagen 4 Parte Inferior Izquierda del Fuselaje

- Al inspeccionar el tren principal derecho no se verificó ningún daño visible.
- La OMAC logro hacer levantamiento de la aeronave y llevada a un lugar seguro fuera de la pista.

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

Al Explotador:

- Seguimiento de los programas de entrenamiento y simuladores de vuelo a las tripulaciones de mando

Actividades pendientes en la Investigación

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendientes las siguientes actividades:

- Inspección de Caja de engranaje del Motor N° 1 por parada brusca.
- Inspección de partículas magnéticas de la Caja de engranaje del Motor N° 1.
- Inspección de parámetros de velocidad del Motor N° 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 JIAAC/NAI 043/2021, 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, 23 de Septiembre de 2021.