



# INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 049/2021

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **PIPER AIRCRAFT CORPORATION,**

MODELO: **PA28R-201T**

MATRÍCULA: **YV1218**

EXPLOTADOR: **DI GENOVA LANZ LEANDRO**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSÉ ANTONIO**

**ANZOÁTEGUI, BARCELONA EDO. ANZOÁTEGUI.**

FECHA: **14 DE OCTUBRE 2.021**

HORA: **15:00 UTC**



## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°049/2021

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°.049 /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 14 de Octubre 2.021 a las 15:00 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV1218**, Marca: **PIPER AIRCRAFT CORPORATION**, Modelo: **PA28R-201T**, Serial: **28R-7703006**, propiedad de **DI GENOVA LANZ LEANDRO**. En fase de carrera de despegue por la pista 33 del Aeropuerto Internacional José Antonio Anzoátegui en Barcelona Edo. Anzoátegui, el piloto identifica que tiene una lectura errónea en su indicador de velocidad "AIR SPEED" de la aeronave, motivo por el cual aborta el despegue y retorna nuevamente a plataforma para la verificación del problema. Resultando el piloto ileso y la aeronave sin daños. Peso máximo de despegue de la aeronave 2.150lb/975kg.

La aeronave es un **PIPER AIRCRAFT CORPORATION**, Modelo: **PA28R-201T**, Serial: **28R-7703006**, TC/Data Sheet Approved T/C 2A13, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América, con sistema de tren de aterrizaje tipo retráctil. Su motor Marca: **LYCOMING**, Modelo: **IO 360-CIC**, con un empuje máximo de 200HP.

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 visual (VFR) en el aeropuerto Internacional José Antonio Anzoátegui, Barcelona Edo. Anzoátegui

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Revisión con el personal de mantenimiento para verificar la obstrucción de la entrada de aire del sistema Pitot Static por partículas extrañas dentro de la línea de succión, debido a porción de barro, sucio o partículas extrañas de nido de abejas.

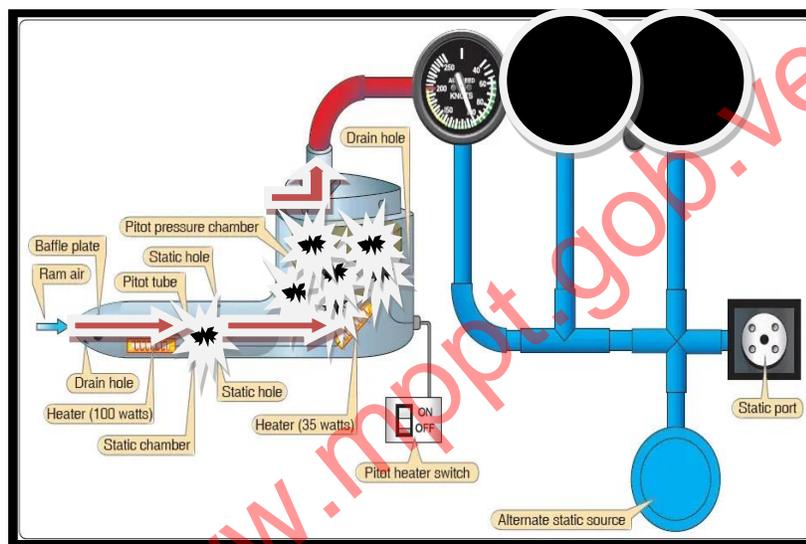
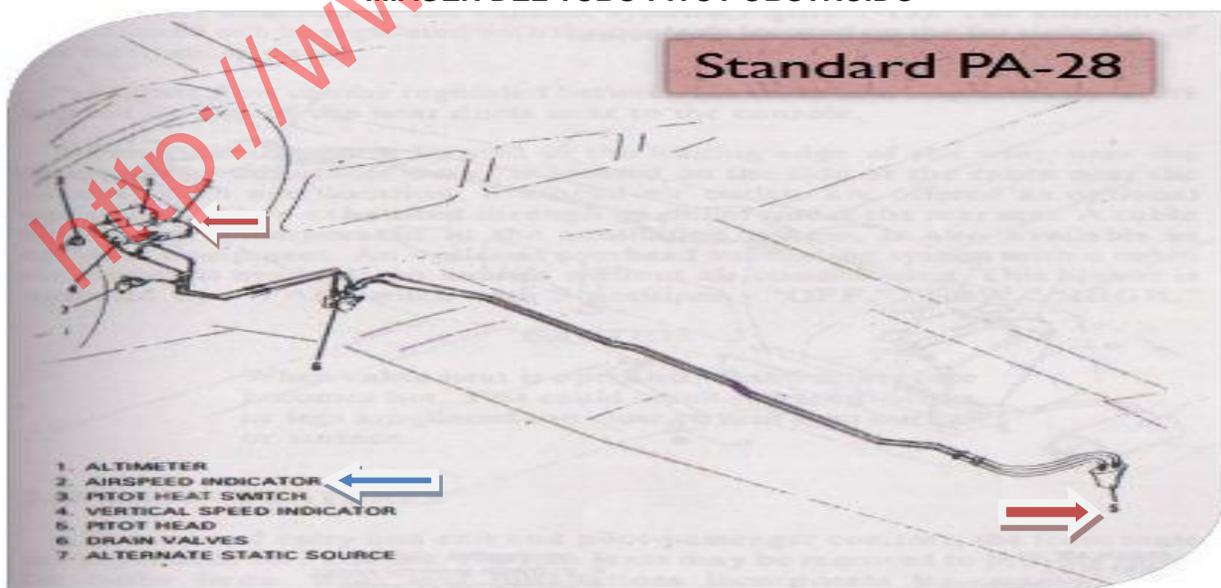


IMAGEN DEL TUBO PITOT OBSTRUIDO



## **ESQUEMA DEL SISTEMA (PITOT) REFERENCIA SEGÚN EL AMM DEL FABRICANTE**

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:

- 1) Cuando la aeronave se mantiene mucho tiempo sin uso o hangarizada, se deberá proteger con un protector de tapa o forro al tubo de succión del Pitot Static.
- 2) Se debe mantener con un servicio de 50 a 100 hrs mínimo para la inspección del sistema.
- 3) El operador de la aeronave, deberá realizar antes de salir un 360° “in situ” a la misma para verificación y supervisión de cualquier superficie de control, trenes de aterrizaje, motores o hélices si existe alguna irregularidad.
- 4) Se recomienda la debida inspección por seguridad del sistema o los sistemas antes de cada vuelo.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue La OMAC -Nº 344, **AERONÁUTICA BARCELONA, C.A.** Ubicada en los hangares del Aeropuerto Internacional “**JOSE ANTONIO ANZOÁTEGUI**”, Barcelona Edo. Anzoátegui.

## **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 049/2021, 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, 18 de Octubre 2.021

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