

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 036/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **ROCKWELL INTERNATIONAL**

MODELO: **690B**

MATRÍCULA: **YV2707**

EXPLOTADOR: **TRANSPORTE AEREO ROLI, C.A.**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL OSCAR MACHADO ZULOAGA**

FECHA: **11/09/21**

HORA: **16:30 UTC**

INFORME PRELIMINAR INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 036/2021

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **DIRECCION 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**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación.

La investigación fue instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°036/2021. El único objetivo de la investigación es establecer las causas probables y los posibles 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 todas las experticias necesarias 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, **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 día 11 de Septiembre 2021 a las 16:30 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV2707**, Marca: **Rockwell International**, Modelo: **690B**, Serial: **11410**, propiedad de **TRANSPORTE AEREO ROLI, C.A.**, se encontraba realizando un vuelo desde el Aeropuerto Internacional Santiago Mariño Porlamar Edo. Nueva Esparta con destino al Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga, Charallave Edo. Miranda, durante el aterrizaje en el Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga, cuando el piloto aplicó los frenos no pudo detener la aeronave. La tripulación verificó y se percataron que no tenían indicación hidráulica en el sistema, procediendo a detener la aeronave con los reversibles quedando la aeronave en la pista.

EN FASE DE APROXIMACIÓN Y ATERRIZAJE, LA AERONAVE PRESENTÓ UN PROBLEMA DE FUGA HIDRAULICA EN EL SISTEMA DEL ACTUADOR DEL TREN PRINCIPAL DERECHO. LOS TRIPULANTES ILESOS Y LA AERONAVE CON DAÑOS EN EL SISTEMA HIDRAULICO. PESO MÁXIMO DE DESPEGUE DE LA AERONAVE 5.330Kg.

La aeronave es un Rockwell International, Modelo: 690B, Serial: 11410, con aproximadamente 10 pasajeros incluyendo los tripulantes, según el TC/Data Sheet Approved T/C 2A4 fabricado por **ROCKWELL INTERNATIONAL**, modelo: **690B**, serial: **11410**, con sistema de tren de aterrizaje tipo retráctil. Sus motores Marca: **AIRRESEARCH**, Modelos: **TPE-331-5-251K**, con un empuje máximo de 717.5HP. El peso máximo de despegue es de 5.330Kg.

Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad Estándar vigentes y emitidos por el INAC, como Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial Avión y habilitación de Multimotores Terrestres (BE-58, BE 200, AC90) y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 35 años y experiencia de vuelo de 995.8 horas, con 78.3 horas como piloto al mando.

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.

Causa probable: La causa probable detectada fue el O-RING o sello del amortiguador cilíndrico del tren principal derecho dañado, lo que causó la fuga excesiva del fluido hidráulico por el actuador, por lo cual la aeronave al aterrizar y en fase de recorrido final de la pista se quedó sin frenos.

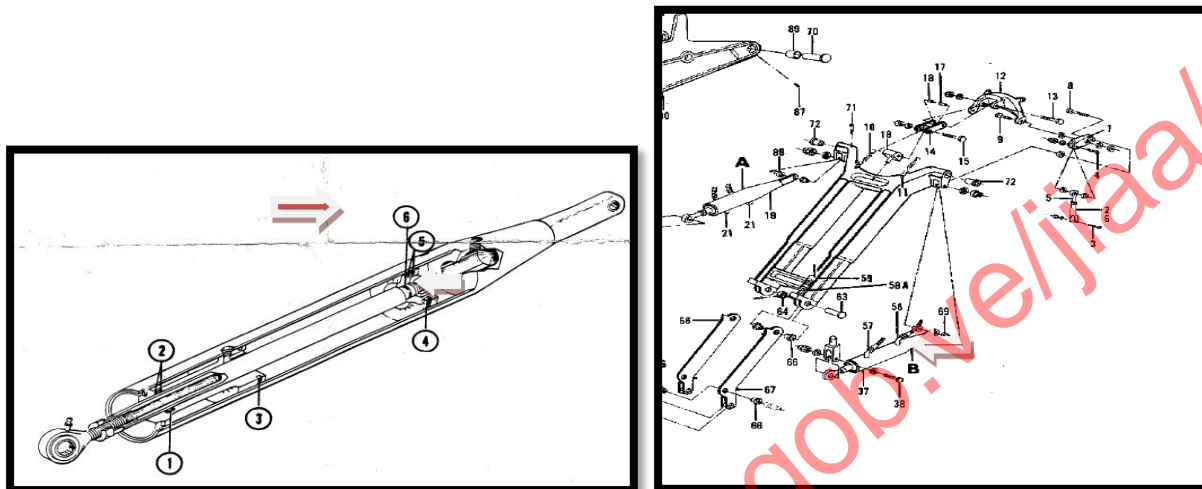


IMAGEN DEL ACTUADOR CILINDRICO HIDRAULICO DEL TREN PRINCIPAL DER. MARCADO N°6 O-RING DAÑADO Y MARCADO (B) EL CILINDRO AFECTADO

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, emite las siguientes Medidas Preventivas:

A la Empresa TRANSPORTE AEREO ROLI, C.A.:

1. Realizar el respectivo re-acondicionamiento del conjunto de trenes principales por vencimiento de calendario hasta el **29/09/21**, según lo indicado en el programa o manual del fabricante y especificado e indicado en el Control de Componentes de la aeronave.
2. Disponer de inspecciones cada 6 meses en el almacén para verificación de consumibles, repuesto y componentes trazables por vida límite o Hard Time.
3. Programar con el Operador o Explotador los tiempos de servicio rutinario y no rutinario, para que sea planificada antes de dicha inspección programada.
4. Los técnicos, deben trabajar con la documentación técnica actualizada, según lo indicado en los manuales del fabricante y al finalizar dar asentamiento y el **Release** respectivo en ambas bitácoras, para una **acción terminante**.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC N-666, **ELIKATY, C.A.** Ubicada en el Aeropuerto Metropolitano, Ocumare del Tuy Edo. Miranda.

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 036/2021, 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 el Estado de fabricación de la aeronave a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

Por el estado de diseño y fabricación de la aeronave fue notificada la (NTSB) de Estados Unidos.

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)** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs).

Caracas, 20 de Septiembre 2021