



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 022/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **LETECKE ZAVODY A.S**

MODELO: **L410 UVP**

MATRÍCULA: **YV1844**

EXPLOTADOR: **AIR TRANSPORT IGLESIAS**

LUGAR: **AERÓDROMO LA PARAGUA, LA PARAGUA, EDO. BOLIVAR (SVGA).**

FECHA: **08 DE JULIO DE 2021.**

HORA: **22:15 UTC**



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC/EXPEDIENTE N° 022/2021

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL/DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°022/2021. El único objetivo de la investigación es 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 y no la determinación de 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, **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 08 de julio de 2021 a las 20:30 UTC, la aeronave matrícula YV1844, bajo explotación de Air Transport Iglesias en alianza con CONVIASA, inició un vuelo comercial transportando carga de víveres, desde la pista del Aeródromo La Paragua (SVGA) con destino a la pista de la población de San Salvador de Paúl, del estado Bolívar, República Bolivariana de Venezuela. En fase de aproximación a su destino al intentar configurar la aeronave para el aterrizaje, no se desplegó el tren de aterrizaje al ser accionada la palanca de operación normal del sistema. Esta acción fue realizada tres veces sin éxito, decidiendo el piloto al mando retornar al aeródromo de origen donde la empresa tiene desplegado su equipo técnico. Al sobrevolar el aeródromo de La Paragua para iniciar el tráfico de aproximación, intentó nuevamente desplegar el tren de aterrizaje haciendo uso de la palanca de operación normal del sistema y no funcionó. Decidió entonces hacer uso del procedimiento de emergencia de despliegue del tren, siguiendo la lista de chequeo correspondiente. El tren de aterrizaje se desplegó con éxito al completar el procedimiento, presentando indicación visual de tren abajo y asegurado, decidiendo el piloto orbitar sobre el campo para aligerar el peso de la aeronave, consumiendo el combustible de los tanques. Finalmente, la aeronave completó el aterrizaje a las 22:09 sin ninguna otra novedad y sus tripulantes ilesos.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbohelice, de 17 pasajeros y 02 tripulantes: piloto y copiloto, fabricado por LETECKE ZAVODY A.S, modelo L410 UVP, serial N° 11-14, categoría commuter, Certificado Tipo EASA.A.026, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados en ambas alas, son WALTER ENGINES A .S modelo M601D con potencia máxima de 559kW. El peso máximo de despegue es de 5.800 kg. La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es Aeroservicios Daytona OMAC N 052.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitación de Monomotores Terrestres (PA28/C206/C182), Multimotores Terrestres (BN2) Capitán C208, BE9L, L410 y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 61 años y experiencia de vuelo de 27.047 horas, con 4.003 horas como piloto al mando de aeronaves L410.



El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación en Monomotores Terrestres (C182/C206), L410/C500 como Copiloto y Vuelo Instrumental con edad de 26 años y experiencia de vuelo de 1.300 horas con 408 horas en L410 como copiloto.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 4 KT de dirección 80°, visibilidad de 999 metros.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación y los registros de mantenimiento de la aeronave.
2. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición de la externa de la estructura de la aeronave y alojamiento del tren de nariz sitio donde se observaron daños en el cableado del tren de aterrizaje.



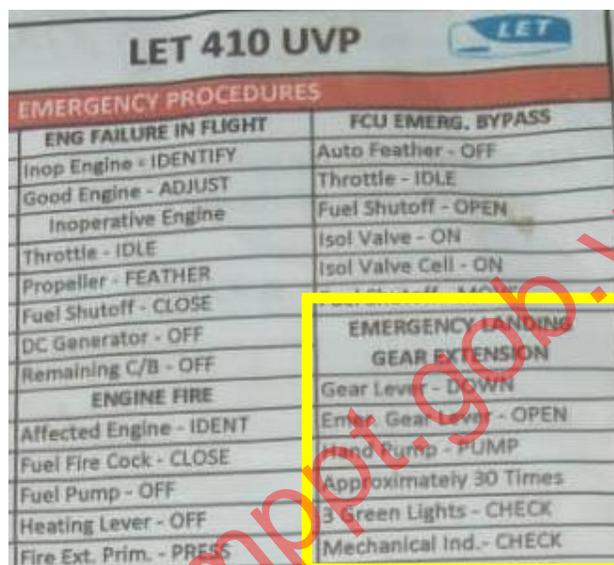
Img 1. Inspección Externa de la aeronave YV1844 no se observaron daños a la estructura



Img 2. Al inspeccionar el alojamiento del tren de aterrizaje de nariz, se observó daño por rozamiento en el aislante del cableado del sistema de retracción, producido por

la cinta de fijación (tie rack) señalado por la flecha inferior. Esto facilitó la formación de un arco eléctrico de los cables a la lamina inferior del fuselaje donde señala la flecha superior. Como consecuencia dejó de funcionar el circuito eléctrico del sistema de retracción del tren de aterrizaje.

3. Se entrevistó al piloto al mando y al copiloto, involucrados en el desarrollo de los eventos y al personal de mantenimiento de la empresa.
4. Se hizo video y fijación fotográfica en la cabina de mando de la aeronave donde el piloto al mando y el copiloto explican con la lista de chequeo del QRH a mano, los procedimientos seguidos para desplegar el tren de aterrizaje usando el sistema alterno de emergencia.



EMERGENCY PROCEDURES	
ENG FAILURE IN FLIGHT	FCU EMERG. BYPASS
Inop Engine - IDENTIFY	Auto Feather - OFF
Good Engine - ADJUST	Throttle - IDLE
Inoperative Engine	Fuel Shutoff - OPEN
Throttle - IDLE	Isol Valve - ON
Propeller - FEATHER	Isol Valve Cell - ON
Fuel Shutoff - CLOSE	
DC Generator - OFF	EMERGENCY LANDING
Remaining C/B - OFF	GEAR EXTENSION
ENGINE FIRE	Gear Lever - DOWN
Affected Engine - IDENT	Enter Gear Lever - OPEN
Fuel Fire Cock - CLOSE	Hand Pump - PUMP
Fuel Pump - OFF	Approximately 30 Times
Heating Lever - OFF	3 Green Lights - CHECK
Fire Ext. Prim. - PRESS	Mechanical Ind. - CHECK

Img 3. Procedimientos a seguir en el despliegue del tren de aterrizaje usando el sistema de emergencia.

5. Se hicieron verificaciones al sistema de retracción del tren de aterrizaje, usando el Manual de Mantenimiento L410 UVP 32.30.00 comprobando que no hay otra falla en el sistema eléctrico o en el sistema hidráulico del tren de aterrizaje
6. Se entregó la Cesión de Custodia Total de la aeronave al Explotador.

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 Autoridad Aeronáutica INAC: hacer las coordinaciones necesarias para que la zona de seguridad del aeródromo de La Paragua (SVGA), se mantenga libre de arbustos, arboles y objetos fijos que puedan impactar con las superficies aerodinámicas o partes del fuselaje de las aeronaves en su recorrido por la pista.

A la Organización de Mantenimiento Aeronáutico Aeroservicios Daytona OMAC N 052: cuando se haga la reparación, mejorar el ruteo del cableado del sistema de retracción del tren de aterrizaje de la aeronave YV1844, con el objeto de evitar que se vuelva a dañar por rozamiento y utilizando materiales aislantes que tengan buena resistencia al rozamiento.



De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario JIAAC/NAI 022/2021, reportando al sistema "ADREP" y a 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 a la República Checa.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General Oficina Administrativa para la Seguridad del Transporte. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC -4,00 hrs). Extractos de esta información pueden ser publicados sin un permiso específico de la DGST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 21 de julio de 2021