

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 023/2019

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN
FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT CORPORATION
MODELO: 200C
MATRÍCULA: YV2493
EXPLOTADOR: AEROCARIBBEAN CORP 2011 C.A.
LUGAR: AERÓDROMO EL GRAN ROQUE, GRAN ROQUE,
TERRITORIO INSULAR "FRANCISCO DE MIRANDA".
FECHA: 21 DE JULIO DE 2019
HORA: 15:30 UTC

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAA EXPEDIENTE N° 023/2019

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°023/2019,

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 encuentran 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 21 de julio de 2019 a las 14:50 UTC, la aeronave matrícula YV2493, de aviación general, inició el vuelo con dos tripulantes y ocho pasajeros, desde la pista del Aeropuerto Caracas "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) en Charallave Edo. Miranda, hacia el Aeródromo El Gran Roque (SVRS) en el Territorio Insular "Francisco de Miranda", República Bolivariana de Venezuela. La aeronave aterrizó a las 15:29 y durante el recorrido de frenado, el caucho interno de la pierna del tren principal derecho explotó, el piloto haciendo uso de tracción reversible y frenos redujo la velocidad. Al encontrar el piloto que al final de la pista se observaba un desnivel debido a la construcción de la extensión de la misma y la aeronave no se detenía aún, la giró hacia la izquierda donde el terreno se encuentra al nivel de la pista. Al salir de la pista por la izquierda, se detuvo la aeronave quedando el empenaje sobre la carpeta asfáltica y las ruedas en la arena, sin causar ningún daño a la aeronave o al aeródromo. La tripulación y los pasajeros desembarcaron de la aeronave sin haber sufrido lesiones durante el suceso.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbohélice, de diez puestos incluyendo piloto y copiloto, fabricado por Beech Aircraft Corporation, modelo 200C, serial N°BL23, categoría normal, Certificado Tipo FAA A24CE, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus motores son Pratt & Whitney modelo PT6A-42 con una potencia máxima de 850 HP, sus hélices son fabricadas por Hartzell, modelo HC-D4N-3A. El peso máximo de despegue es de 12.500 lb. La aeronave disponía 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 privado corporativo y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es Wings Air Company 2000, C.A. OMAC N 641.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitación de Capitán BE20, B350, C500 y C550 como Capitán y F900 EASY, LJ45 como copiloto, Vuelo Instrumental y Multimotores Terrestres DA42 emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 39 años y experiencia de vuelo de 2.300 horas, con 700 horas en B200.

El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Privado y habilitación en el tipo de aeronave B200 y C500 como Copiloto con edad de 37 años y experiencia de vuelo de 1.405 horas. Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 08 KT de dirección 090°. Visibilidad de 999 metros y en general buen tiempo a lo largo del día.



En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se realizó inspección visual y registro fotográfico a la aeronave YV2493. En el caucho interno de la pierna derecha del tren de aterrizaje principal, se observó desgaste localizado de la banda de rodadura, perforando todas las lonas de refuerzo quedando un orificio de 4 cm de diámetro. Esta falla es característica de desplazamiento del neumático sobre la pista estando bloqueado o con freno completamente aplicado.
2. Se realizó inspección visual y el registro fotográfico para verificar las condiciones de los conjuntos de freno no observando discrepancias resaltantes.
3. Se realizó la verificación de la bitácora del avión.
4. Se realizó inspección a las condiciones de la cabina de mando.
5. Se realizó entrevista a la tripulación de la aeronave, al responsable de las operaciones del aeródromo y al Encargado de la unidad de Bomberos Aeronáuticos.
6. Se inspeccionó la pista encontrando en el umbral de la pista 25, final del recorrido de la 07, un desnivel de 40 cm de la pista respecto al terreno. Esto se debe a las obras de construcción de la extensión de la pista.
7. Se observó que el vehículo de combate de incendios, es estacionado a una distancia considerable del aeródromo, en la plaza central del caserío del Gran Roque. Esto aumenta el tiempo de reacción y expone a los pobladores durante un desplazamiento de emergencia. También se observó que los Bomberos no tienen radio portátil para estar comunicados con la torre de control. No hay un vehículo de rescate de aeronaves que tenga capacidad de izamiento y remolque de aeronaves.
8. Se observó que el controlador de torre, no puede observar en línea de vista desde la cabina, todo el sector al norte de la pista en el último tercio de la pista 07. Esto trajo como consecuencia que durante el suceso no podía ver el recorrido final de la aeronave y su salida de pista. La causa de la obstrucción visual, es un área cubierta de vegetación frondosa, en la zona de seguridad muy cerca de la pista.
9. La JIAAC entregó la cesión de custodia de la aeronave a su propietario una vez concluidas las experticias requeridas para la investigación.

La JIAA determinó que la causa más probable del incidente, fue descuido durante la fase de aproximación, volando con una velocidad ligeramente superior a la recomendada por el fabricante, que produjo un retardo en la disminución de la sustentación para el momento de la toma de contacto con la pista de aterrizaje, incrementando la longitud de pista necesaria para detener la aeronave, induciendo la aplicación excesiva del sistema de frenado, produciéndose los daños señalados, y como factor contribuyente el desnivel al final de la pista, condición peligrosa con riesgo de producir un accidente por pérdida de control de la aeronave, capoteo o rotura del tren de aterrizaje, haciendo que los pilotos viren a izquierda o derecha buscando la zona de seguridad.

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 JIAA/NAI 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 National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

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, 31 de julio de 2019

[job.ve/jiaa/](http://www.job.ve/jiaa/)

<http://www.job.ve/jiaa/>