

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 038/2019

ACCIDENTE DE AVIACIÓN
FABRICANTE DE LA AERONAVE: ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES, LTD.
MODELO: WW1124
MATRÍCULA: YV3275
EXPLOTADOR: SERVICIOS INTEGRALES DE LA COSTA, C.A.
LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "ARTURO MICHELENA",
VALENCIA, EDO. CARABOBO.
FECHA: 25 DE SEPTIEMBRE DE 2019.
HORA: 14:55 UTC

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAA EXPEDIENTE N° 038/2019

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°038/2019,

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 25 de septiembre de 2.019 a las 14:55 UTC, la aeronave matrícula YV3275, bajo explotación de Servicios Integrales de la Costa, C.A., inició un vuelo privado con 06 pasajeros y 02 tripulantes desde la pista del Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena" (SVVA) en Valencia, estado Carabobo, República Bolivariana de Venezuela, hacia el Aeropuerto Internacional "La Chinita" (SVMC) en Maracaibo, Estado Zulia, despegando por la pista 10. Volando la aeronave en fase de despegue durante el ascenso inicial, al requerir el piloto el repliegue del tren de aterrizaje, la pierna del tren derecho presentaba en tablero indicación de "transición" no asegurando en posición "arriba". El piloto procedió a desplegar de nuevo el tren de aterrizaje, indicando entonces la pierna derecha de estar en "transición" y no asegurar en posición "abajo". El piloto volvió a replegar el tren de aterrizaje para intentar desplegarlo usando el procedimiento de emergencia. Una vez desplegado y presentando la pierna derecha, indicación de estar en "transición", se realizó pasaje frente a la torre de control del Aeropuerto SVVA, corroborando el ATC que no estaba desplegada la pierna derecha del tren de aterrizaje. En vista de esta situación el piloto determina preparar la aeronave para realizar el aterrizaje con el tren de aterrizaje replegado, que es la condición recomendada para aterrizar con falla de aseguramiento de una pata de tren principal, procediendo a realizar drenaje de los tanques de combustible para aterrizar con la mínima cantidad posible. Al realizar la toma de contacto con el tren de aterrizaje replegado, se deslizó sobre la parte inferior del fuselaje quedando detenida en medio de la pista 10. Los pasajeros y la tripulación, desembarcaron la aeronave y no se produjeron lesiones de los ocupantes de la aeronave durante el suceso, la cual tuvo daños de importancia en el inferior del fuselaje.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, de 10 pasajeros y 02 tripulantes: piloto y copiloto, fabricado por Israel Aircraft Industries LTD, modelo 1124 serial N° 357, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A2SW, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados en la parte posterior del fuselaje, uno a la derecha y otro a la izquierda, son Garrett AiResearch, modelo TFE-731-3-1G con un empuje máximo de 3.700 lb. El peso máximo de despegue es de 23.500 lb. 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 privado corporativo y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es Reliable Jet Maintenance, LLC. OMAC E 553.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación en Multimotores Terrestres, Vuelo Instrumental, habilitación Tipo C310, C500 y C550 como Capitán, WW24 como Capitán y C560 como Copiloto, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 37 años, experiencia de vuelo de 1293,1 horas con 950 horas en el tipo de la aeronave del suceso.

El copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación en Monomotores Terrestres, Multimotores Terrestres, Vuelo Instrumental, habilitación Tipo C500 y C550 como Copiloto, SW3 como Copiloto, WW24 como Copiloto y BE20 como Copiloto, C182, C172 y PA31 como Capitán, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 42 años, experiencia de vuelo de 1204,1 horas con 250 horas en el tipo de la aeronave del suceso.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada con escaso viento soplando en el aeropuerto de SVVA.

Próximas actividades a realizar:

1. Realizar prueba funcional del tren de aterrizaje para establecer la causa del mal funcionamiento.
2. Evaluación de componentes causantes del mal funcionamiento, para establecer cadena de eventos que apunte a una causa raíz.

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, 27 de septiembre de 2019