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

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 020/2022

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE**: ROCKWELL INTERNATIONAL**
MODELO: **690B**
MATRÍCULA: **YV3502**
EXPLOTADOR: **SERVICIO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN Y ENAJENACIÓN DE BIENES ASEGURADOS O INCAUTADOS, CONFISCADOS Y DECOMISADOS (SNB)**
LUGAR: **10°18'12.9" N / 66°50'36,7" W. ADYACENTE A LA URBANIZACIÓN VALLE CHARA. CHARALLAVE ESTADO MIRANDA**
FECHA**: 30/04/2022**
HORA**: 21:42 UTC**

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

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

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN
JIAAC EXPEDIENTE N°020/2022

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iníciales 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° 020/2022**, 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.**

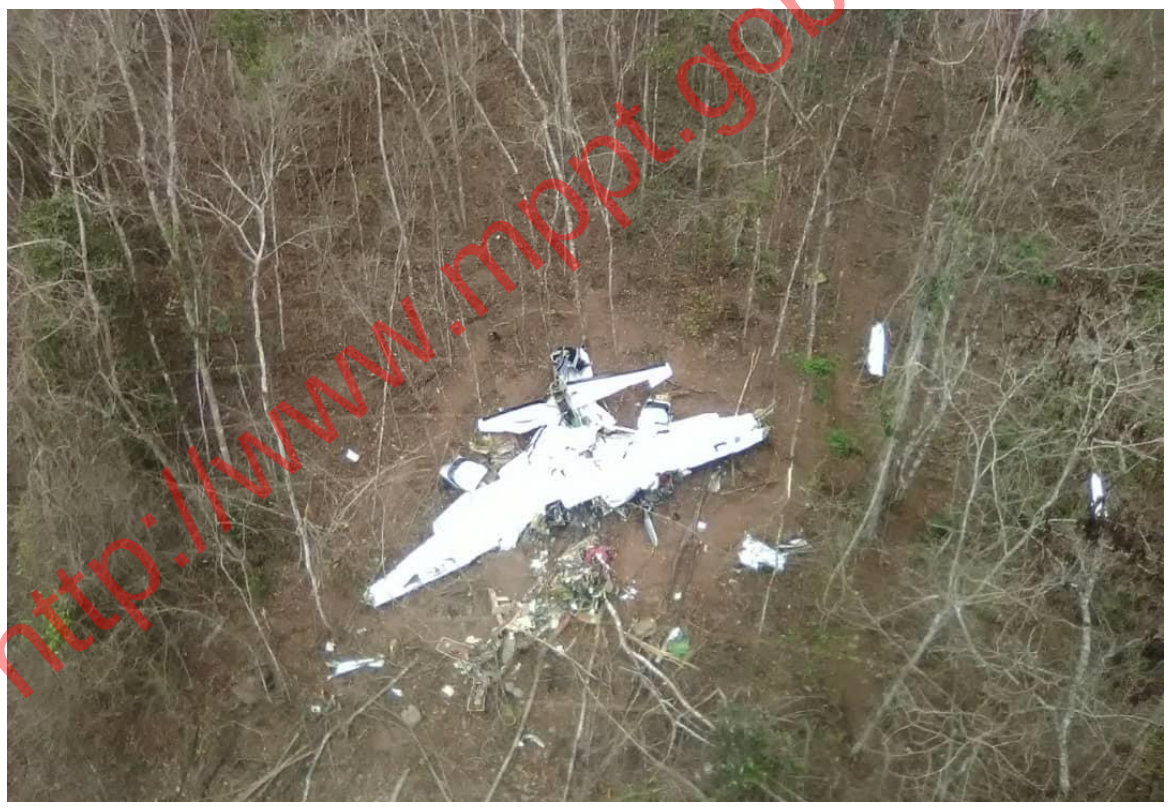
El día 30 de Abril de 2022, la aeronave con matricula: **YV3502**, Fabricante: **ROCKWELL INTERNATIONAL**, Modelo: **690B**, Serial: **11390**, propiedad de **SERVICIO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN Y ENAJENACIÓN DE BIENES ASEGURADOS O INCAUTADOS, CONFISCADOS Y DECOMISADOS (SNB),** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "OSCAR MACHADO ZULOAGA",** ubicado en **CHARALLAVE, EDO. MIRANDA (SVCS)** hacia la **BASE AÉREA GENERALÍSIMO FRANCISCO DE MIRANDA,** ubicado en **LA CARLOTA, EDO. MIRANDA (SVFM)** aterrizando en esta a las 16:57 UTC; luego de esto, presenta plan de vuelo con salida desde el **SVFM,** con destino al **AEROPUERTO DE GUASIPATI, EDO. BOLÍVAR (SVGT)**, alternando con el **AEROPUERTO INTERNACIONAL MANUEL CARLOS PIAR,** ubicado en **PUERTO ORDAZ, EDO. BOLÍVAR (SVPR)** con dos personas a bordo y 04:00 hrs de autonomía, 01:30 hrs en ruta y con nivel de vuelo (FL) 195; realizando su despegue efectivo a las 17:24 UTC y transferido al control de aproximación TUY a las 17:26 UTC, luego de esto, requiere nivel instrumental (FL210) y es autorizado por el centro de control Maiquetía (ACC SVMI). Inicia descenso y es transferido al control de aproximación Guayana (APP SVPR); para luego cambiar a frecuencia local a las 18:34 UTC. A las 20:15 UTC se comunica con el APP SVPR en ruta **SVGT-SVFM** requiriendo nivel instrumental FL220 y transferido al ACC SVMI a las 20:19 UTC; mantiene

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

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

su nivel de vuelo y para iniciar su descenso, es transferido al APP TUY; para luego comunicarse con la torre de control Miranda (TWR SVFM) para incorporarse a su tráfico y aterrizar a las 21:23 UTC. Siendo las 21:42 UTC la aeronave despega desde **SVFM** con una persona a bordo, 02:00 hrs de autonomía y 15 minutos de vuelo (según lo observado en el plan de vuelo) con ruta hacia el **AEROPUERTO "OSCAR MACHADO ZULOAGA", CHARALLAVE, EDO. MIRANDA (SVCS)**, durante la fase de aproximación a las 21:48 UTC, la torre de control Caracas, le indica a través de la frecuencia 118.0 Mhz que tiene al norte en circuito izquierdo para la pista 10 una aeronave en final corto próximo al toque YV2229 el cual lo autoriza aterrizar; recibió la colación del YV3502 indicando que tenía a la vista el transito próximo aterrizar; luego que el YV2229 desaloja la pista, el controlador observa al YV3502 en base izquierda precipitándose sin control. Un controlador en el servicio de aproximación, observó en el momento que viraba a la izquierda que se desprendió algo aparentemente del fuselaje en la cola de la aeronave y empezó a girar sobre su propio eje, precipitándose a tierra; resultando el piloto con lesiones mortales y la aeronave destruida.

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



Fotografía 1. Restos de la aeronave. Vista aérea.

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

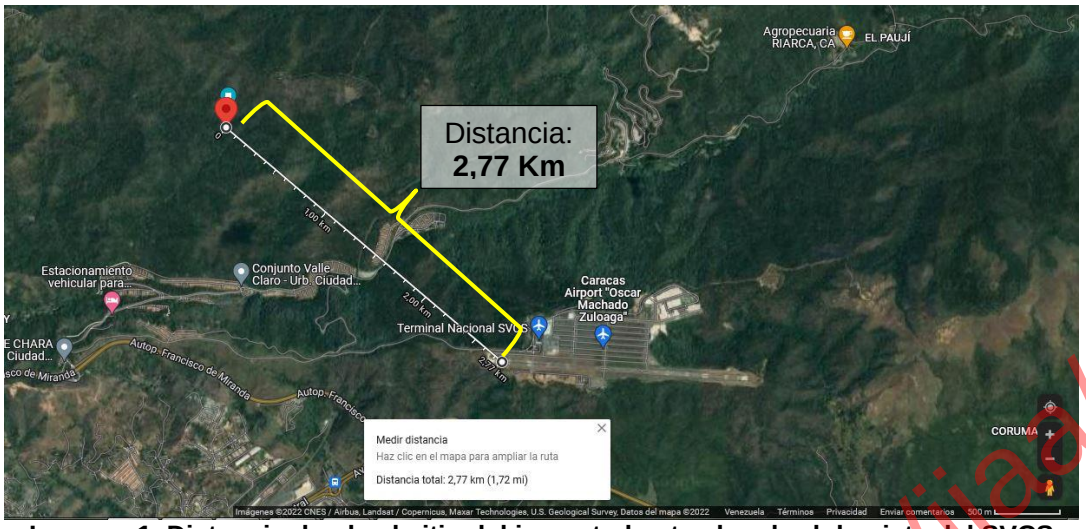


Imagen 1. Distancia desde el sitio del impacto hasta el umbral de pista del SVCS

Fotografía 2. Estabilizador vertical. Hallado a 128.78 m del sitio del impacto de la aeronave

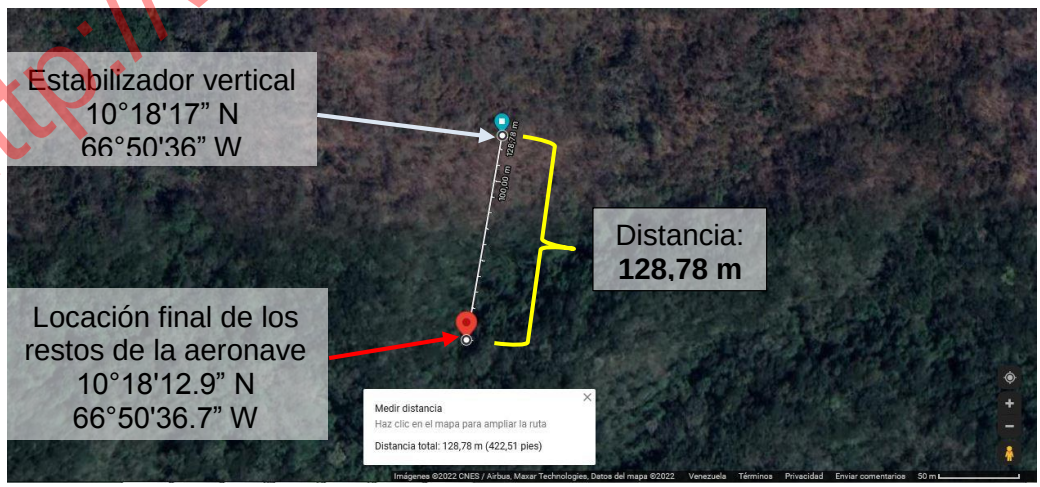


Imagen 2. Distancia entre el estabilizador vertical y el lugar del impacto

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

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

La aeronave fabricada por ROCKWEL INTERNATIONAL, modelo: 690B, serial: 11390**,** categoría: Aeronave privada, Certificado Tipo: 2 A4, Revisión 49, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América, aeronave bimotor, con motores modelo TPE-331-10T-516K fabricados por AiResearch, con base al certificado suplementario tipo SA236CH; habilitada con 10 puestos (Piloto + 9 pasajeros; piloto, copiloto + 8 pasajeros). Peso máximo de despegue 10.325 libras de empuje máximo.

El piloto con 47 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/ Instrument flight y Capitán AC 90
- Vuelo instrumental/ Instrument flight y Aprobación en PBN RNAV1, RNAV2, RNAV5 y RNP APCH como Tripulante de Mando.

Las condiciones meteorológicas para el momento del accidente en el Aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) se encontraba sobre los mínimos, 3 millas de visibilidad y 1500 pies de techo de nubes y vientos con dirección sur-este con intensidad entre 20 y 30 nudos; a su vez, las condiciones meteorológicas predominantes en el área de Charallave, Estado Miranda; el día sábado, 30 de abril de 2022 eran las siguientes: "*Línea de inestabilidad atmosférica sobre el mar Caribe venezolano, interactuando con la Zona de Convergencia Intertropical; originan abundante nubosidad convectiva con precipitaciones de intensidad variable". Fuente: INAMEH.*

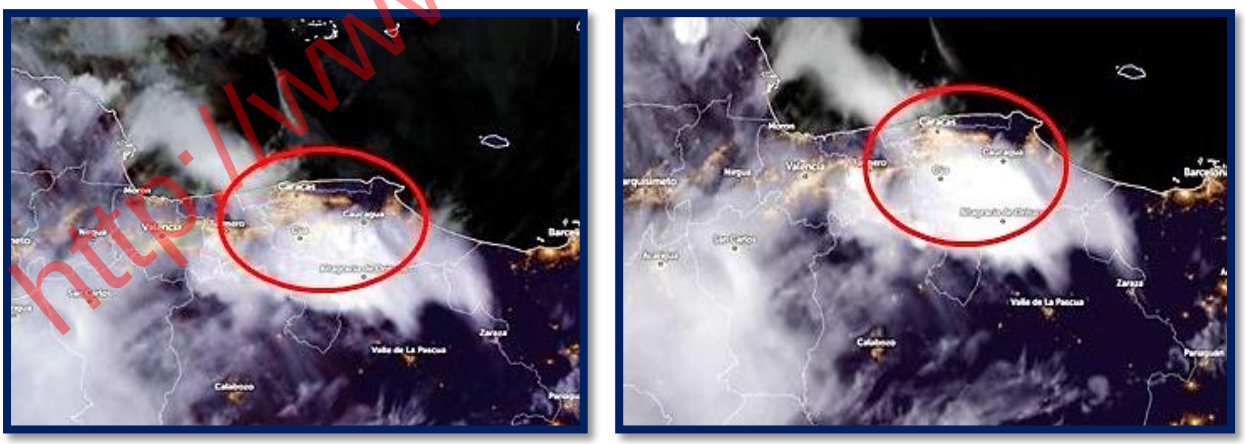


Imagen 3. Imágenes satelitales del día 30 de abril de 2022, entre las 18:00 HLV y las 18:30 HVL.

Se puede apreciar en la zona señalada por el círculo rojo (**CHARALLAVE, ESTADO MIRANDA)** abundante nubosidad de tipo convectivo, asociada a precipitaciones de intensidad variable, algunas de ellas con actividad eléctrica.

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

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

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del accidente.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC N – **258**, **AVIOCENTER SERVICIOS AÉREOS, C.A.**, ubicada en el Aeropuerto Metropolitano, Ocumare del Tuy, Estado Miranda.

Durante la investigación de la aeronave YV3502, se realizaron las siguientes actividades:

- Se elaboró notificación inicial dirigida a los Estados interesados.
- Elaboración del respectivo expediente.
- Llegada de la JIACC al aeropuerto Caracas.
- Entrevista a los CTA involucrados.
- Briefing con las autoridades competente (SAR, Bomberos del Estado Miranda, Protección Civil, Guardia Nacional Bolivariana y el CICPC)
- YV2603 Helicóptero a la orden de la operación.
- Traslado de los investigadores de guardia por parte de la JIACC al Helipunto.
- Movilización desde el Helipunto hasta el sitio del impacto.
- Comisión SAR en compañía de los investigadores de la JIAAC llevaron a cabo la evaluación del sitio del siniestro a los fines de validar la existencia de sobreviviente (se comprobó el fallecimiento del piloto al mando)
- Fijación fotográfica de los restos de la aeronave

Fotografía 3. Restos de la aeronave

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

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

Fotografía 4. Distancia entre el tren de nariz y los restos de la aeronave (7 metros)

Fotografía 5. Actuación en el sitio

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

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

Fotografía 6. Restos de la aeronave. Vista lateral. Izquierda

Fotografía 7. Desprendimiento del tubo de torque del rudder.

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

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

Fotografía 8. Tubo de torque del rudder.

Fotografía 9. Instrumentos hallados

- Coordinaciones con las autoridades competentes para la ejecución del levantamiento del cadáver a cargo del CICPC

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

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

- Entrevistas a la tripulación y primeros oficiales que realizaron vuelos previos al accidente con el piloto fallecido y la aeronave
- Entrevista a los testigos del accidente.
- Inspección a la OMAC-N 666 ELIKATY a Los fines de solicitar documentación referente a los registros de Mantenimiento de la aeronave, orden de trabajo y Directivas de aeronavegabilidad vinculados a la superficie de control (Timón Direccional).
- Inspección OMAC-N 649 AMT SERVICES CENTER a los fines de solicitar documentación referente a los registros de Mantenimiento de la aeronave, orden y Directivas de aeronavegabilidad vinculados al estabilizador vertical.
- Inspección a la OMAC-N 258 AVIOCENTER SERVICIOS AÉREOS C.A. a los fines de solicitar documentación referente a los registros de Mantenimiento de la aeronave, orden de trabajo para solicitud P.B.N. orden, solicitud de inspección para certificación P.B.N.
- Se llevó a cabo un segundo traslado al sitio del siniestro por parte de la JIAAC a los fines de recuperar la superficie de control como parte de las evidencias.
- Extracción del cono de cola de la aeronave

Fotografía 10. Corte del cono de cola

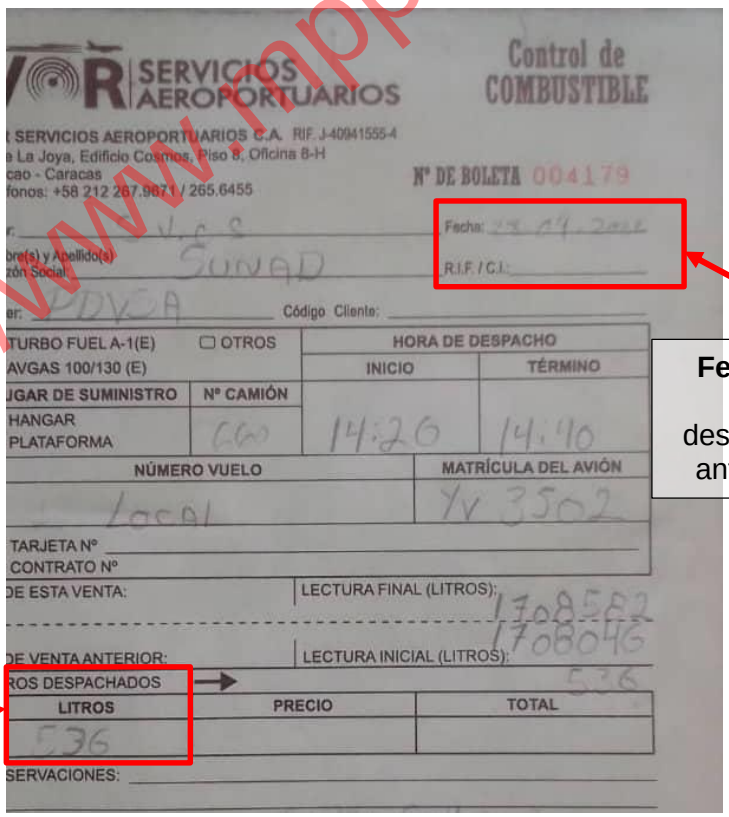
http://www.mppt.gob.ve/jiaa/

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

- Traslado del estabilizador vertical a las instalaciones de AEROCENTRO DE SERVICIOS C.A.

Fotografía 11. Estabilizador vertical para traslado

- Solicitud de última factura de combustible de la aeronave.



Fecha: 28/04/2022 Combustible despachado dos días antes del accidente

536 Litros Despachado

Fotografía 12. Ultima factura de combustible

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

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

- Solicitud de los registros de tránsito aéreo a los servicios de navegación aérea.
- Solicitud de la documentación del piloto al departamento de licencia aeronáutica
- Solicitud de las evaluaciones medicas al departamento de medicina aeronáutica.
- Solicitud de los resultados del protocolo de autopsia al Ministerio Publico.
- Solicitud a la gerencia general de la seguridad aeronáutica copia de los documentos consignados en la última solicitud de renovación del certificado de aeronavegabilidad del YV3502.
- Solicitud al gerente del aeropuerto SVCS copia del registro del personal autorizado para realizar mantenimiento en el hangar N°345.
- Coordinación con los representantes acreditados de la NTSB y TWIN COMANDER para la inspección de los componentes de la aeronave.
- Inspección del estabilizador vertical en la OMAC-N 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS C.A.

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

Fotografía 13. Estabilizador vertical en experticias.

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

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

Fotografía 14. Inspección al estabilizador vertical.

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

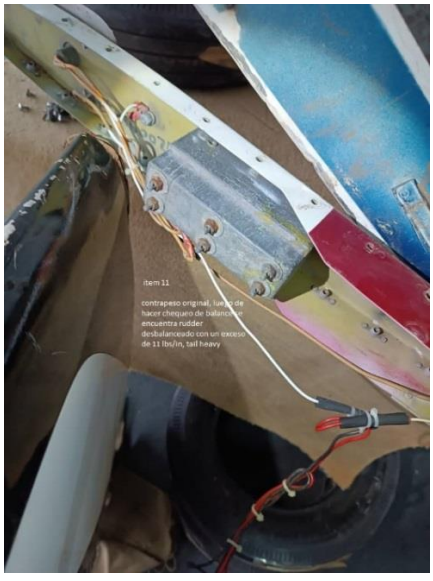
Hallazgos durante el proceso de investigación:

Del estabilizador vertical:

- Se halló evidencia de working rivets entre la unión del fuselaje y el estabilizador vertical.
- Se pudo observar que el ángulo del lado izquierdo de la porción de larguero posterior unida al estabilizador vertical se encuentra cargada a comprensión pudiendo indicar que antes de deformarse hacia la derecha el estabilizador vertical flectó hacia la izquierda.

Fotografía 15. Compresión a la izquierda, flectó a fracturar a la derecha

- Se removió tip del rudder y se observa contrapeso original, luego de hacer chequeo de balance se encuentra el rudder desbalanceado con un exceso de 11 lbs/in tail heavy.



Fotografía 16. Rudder desbalanceado.

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

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

- No se observó corrosión
- Se inspeccionó el cumplimiento de los boletines S/B 218, 206 y la carta de servicio 345

Fotografía 17. Boletín 218. Se encuentra completo.

Fotografía 18. S/B 206 inspección por rajaduras y refuerzos del S/B 218

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

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

Fotografía 19. Carta de servicio 345

Del motor:

- La aeronave fue modificada de motores TPE331-5-251K a TPE331-10 T-516K; por lo que su rendimiento es más eficiente, pero aumenta el consumo de combustible; por lo tanto, en menos tiempo de vuelo de una aeronave con motor TPE-331-10T-516K se tendrá el mismo consumo de combustible que una aeronave con un motor TPE331-5-251K para un vuelo más largo.
- El motor izquierdo, se encontraba en posición avance nulo.

Fotografía 20. Motor izquierdo en posición avance nulo.

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

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

- El motor derecho, se encontraba enterrado en el sitio del impacto.

Fotografía 21. Motor derecho enterrado

- Se realizó una tercera visita al lugar del suceso, se extrajeron los motores para realizar la respectiva inspección y verificar la posición de las palas de la hélice al momento del impacto, así como el funcionamiento del motor.

Fotografía 22. Inspección de los motores

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

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

- Ambos motores se encontraban sin potencia al momento del impacto

Fotografía 23. Motor izquierdo

Fotografía 24. Motor derecho

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

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

Del combustible:

- Con base al commander 690 series training manual, la aeronave según el fabricante posee una capacidad máxima de combustible de 389 galones, de los cuales solo 384 galones son utilizables.

384 galones = 2,275.58 Libras = 1.453,6 LITROS

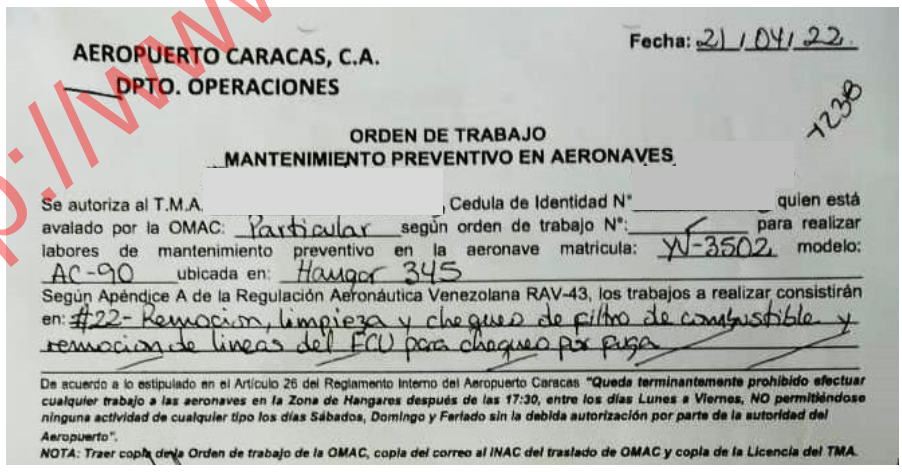
Tabla 1. Consumo de combustible en ruta SVCS SVFM SVGT SVFM SVCS

FUEL: 2275,58 Lb				
RUTA	SVCS-SVFM	SVFM-SVGT	SVGT-SVFM	SVFM-SVCS
CONSUMIDO	190	826	767	190
REMANENTE	2.086	1.260	493	303
DISTANCIA	17 NM	380 NM	380 NM	17 NM
TIEMPO	6 MINUTOS	01:20	01:13	6 MINUTOS
NIVEL	FL055	FL210	FL220	FL065

Calculo de combustible realizado con base a un motor TPE331-5-251K

Del mantenimiento:

- Se recolectó información de órdenes de trabajo de mantenimiento preventivo realizados a la aeronave:
  - 21/04/2022: “Remoción, limpieza y chequeo de filtro de combustible y remoción de líneas del FCU para chequeo por fuga”.



AEROPUERTO CARACAS, C.A.
DPTO. OPERACIONES

Fecha: 21/04/22.

7238

ORDEN DE TRABAJO
MANTENIMIENTO PREVENTIVO EN AERONAVES

Se autoriza al T.M.A. _____, Cedula de Identidad N° _____ quien está avalado por la OMAC: Particular según orden de trabajo N°: _____ para realizar labores de mantenimiento preventivo en la aeronave matricula: YV-3502 modelo: AC-90 ubicada en: Hangar 345

Según Apéndice A de la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-43, los trabajos a realizar consistirán en: #22- Remocion, limpieza y chequeo de filtro de combustible y remocion de lineas del FCU para chequeo por fuga

De acuerdo a lo estipulado en el Artículo 26 del Reglamento Interno del Aeropuerto Caracas ***"Queda terminantemente prohibido efectuar cualquier trabajo a las aeronaves en la Zona de Hangares después de las 17:30, entre los días Lunes a Viernes, NO permitiéndose ninguna actividad de cualquier tipo los días Sábados, Domingo y Feriado sin la debida autorización por parte de la autoridad del Aeropuerto".***

NOTA: Traer copia de la Orden de trabajo de la OMAC, copia del correo al INAC del traslado de OMAC y copia de la Licencia del TMA.

Imagen 4. Orden de trabajo 21/04/2022

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

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

- 22/04/2022: “Remplazo de conectores por condición”.

AEROPUERTO CARACAS, C.A.
DPTO. OPERACIONES

Fecha: 22/04/2022

127

ORDEN DE TRABAJO
MANTENIMIENTO PREVENTIVO EN AERONAVES

Se autoriza al T.M.A. _____ Cedula de Identidad N° _____ quien está avalado por la OMAC: Particular según orden de trabajo N°: ____ para realizar labores de mantenimiento preventivo en la aeronave matricula: YV 3502 modelo: AC 90 ubicada en: Hangar 345

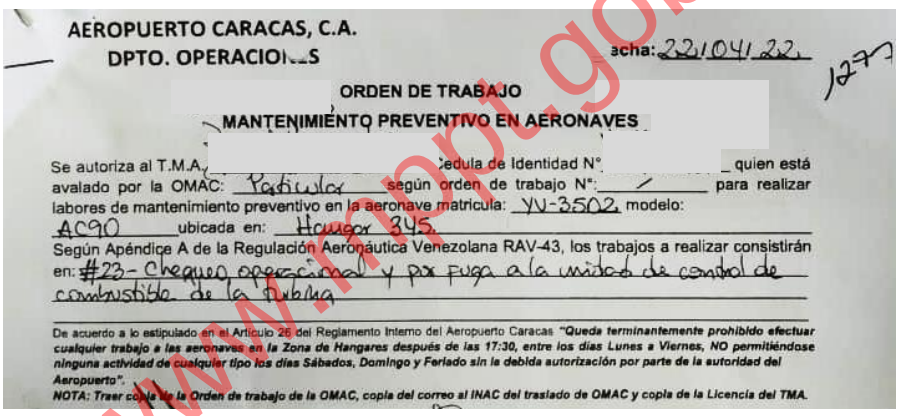
Según Apéndice A de la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-43, los trabajos a realizar consistirán en: #16 Remplazo de conectores por condición

De acuerdo a lo estipulado en el Articulo 26 del Reglamento Interno del Aeropuerto Caracas ***"Queda terminantemente prohibido efectuar cualquier trabajo a las aeronaves en la Zona de Hangares después de las 17:30, entre los días Lunes a Viernes, NO permitiéndose ninguna actividad de cualquier tipo los días Sábados, Domingo y Feriado sin la debida autorización por parte de la autoridad del Aeropuerto".***

NOTA: Traer copia de la Orden de trabajo de la OMAC, copia del correo al INAC del traslado de OMAC y copia de la Licencia del TMA.

Imagen 5. Orden de trabajo 22/04/2022

- 22/04/2022: “Chequeo operacional y por fuga a la unidad de control de combustible de la turbina”.



AEROPUERTO CARACAS, C.A.
DPTO. OPERACIONES

Fecha: 22/04/22

127

ORDEN DE TRABAJO
MANTENIMIENTO PREVENTIVO EN AERONAVES

Se autoriza al T.M.A. _____ Cedula de Identidad N° _____ quien está avalado por la OMAC: Particular según orden de trabajo N°: ____ para realizar labores de mantenimiento preventivo en la aeronave matricula: YV-3502 modelo: AC90 ubicada en: Hangar 345.

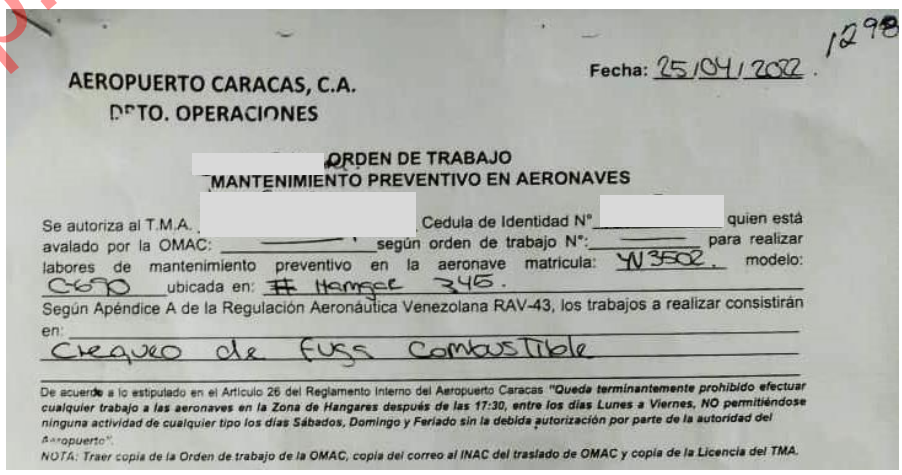
Según Apéndice A de la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-43, los trabajos a realizar consistirán en: #23- Chequeo operacional y por fuga a la unidad de control de combustible de la turbina

De acuerdo a lo estipulado en el Articulo 26 del Reglamento Interno del Aeropuerto Caracas ***"Queda terminantemente prohibido efectuar cualquier trabajo a las aeronaves en la Zona de Hangares después de las 17:30, entre los días Lunes a Viernes, NO permitiéndose ninguna actividad de cualquier tipo los días Sábados, Domingo y Feriado sin la debida autorización por parte de la autoridad del Aeropuerto".***

NOTA: Traer copia de la Orden de trabajo de la OMAC, copia del correo al INAC del traslado de OMAC y copia de la Licencia del TMA.

Imagen 6. Orden de trabajo 22/04/2022

- 25/04/2022: “Chequeo de fuga combustible”.



AEROPUERTO CARACAS, C.A.
DPTO. OPERACIONES

Fecha: 25/04/2022

1298

ORDEN DE TRABAJO
MANTENIMIENTO PREVENTIVO EN AERONAVES

Se autoriza al T.M.A. _____ Cedula de Identidad N° _____ quien está avalado por la OMAC: _____ según orden de trabajo N°: _____ para realizar labores de mantenimiento preventivo en la aeronave matricula: YV3502. modelo: C690 ubicada en: # Hangar 345.

Según Apéndice A de la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-43, los trabajos a realizar consistirán en: Chequeo de Fuga Combustible

De acuerdo a lo estipulado en el Articulo 26 del Reglamento Interno del Aeropuerto Caracas ***"Queda terminantemente prohibido efectuar cualquier trabajo a las aeronaves en la Zona de Hangares después de las 17:30, entre los días Lunes a Viernes, NO permitiéndose ninguna actividad de cualquier tipo los días Sábados, Domingo y Feriado sin la debida autorización por parte de la autoridad del Aeropuerto".***

NOTA: Traer copia de la Orden de trabajo de la OMAC, copia del correo al INAC del traslado de OMAC y copia de la Licencia del TMA.

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

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

Imagen 7. Orden de trabajo 25/04/2022

- 26/04/2022: “Chequeo de nivel de aceite motor izquierdo”.

AEROPUERTO CARACAS, C.A.
DPTO. OPERACIONES

Fecha: 24/04/2022

7315

ORDEN DE TRABAJO

MANTENIMIENTO PREVENTIVO EN AERONAVES

Se autoriza al T.M.A. _____ Cedula de Identidad N _____ quien está avalado por la OMAC: _____ según orden de trabajo N°: _____ para realizar labores de mantenimiento preventivo en la aeronave matricula: YV3502 modelo: Turbo _____ ubicada en: Hangar 345

Según Apéndice A de la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-43, los trabajos a realizar consistirán en: Chequeo de nivel de aceite motor

Izquierdo

De acuerdo a lo estipulado en el Artículo 25 del Reglamento Interno del Aeropuerto Caracas *"Queda terminantemente prohibido efectuar cualquier trabajo a las aeronaves en la Zona de Hangares después de las 17:30, entre los días Lunes a Viernes, NO permitiéndose ninguna actividad de cualquier tipo los días Sábados, Domingo y Feriado sin la debida autorización por parte de la autoridad del Aeropuerto".*

NOTA: Traer copia de la Orden de trabajo de la OMAC, copia del correo al INAC del traslado de OMAC y copia de la Licencia del TMA.

Imagen 8. Orden de trabajo 25/04/2022

Constataciones y no conformidades:

- No se realizó la directiva AD 94-04-14 Inspeccion (SPAR CAP) SB 208A
- El sistema de oxigeno se encontraba inoperativo.
- ELT antena inoperativa.
- No se realizó la directiva AD 98-08-19 (CRACKS AT THE WING TO FUSELAGE ATTACH POINTS) SB 223 R2. Se encuentra vencida.
- No se pudo constar la aplicación inicial del AD 98-08-19 (WING TO FUSELAGE) recurrencia 6000 hrs.
- Se determinó que ambos motores entraron sin potencia.
- Con base a las investigaciones realizadas, se pudo constatar que por la vieja data de los instrumentos de la aeronave, es probable que la cantidad de combustible declarada por el tripulante que desembarco en SVFM previo al despegue en ruta al SVCS (800 libras) no sea precisa.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental; se están realizando las experticias y las inspecciones correspondientes en conjunto con el representante acreditado de la NTSB y el representante acreditado de TWIN COMANDER; quedando pendientes las siguientes actividades:

- Coordinaciones en la mejora de la calidad del video realizado por la torre de control de la aeronave YV3502 al momento del accidente.

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

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

- Continuar con la inspección de la estructura de la aeronave para determinar el factor causal del accidente

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:

A la aviación general:

- Chequeo e inspección de los boletines de servicio (S/B) 206, boletín de servicio (S/B) 218 y la carta de servicio (S/L) 345 en las aeronaves Twin Commander modelo 690B.
- Planificación previa al vuelo, garantizando que la cantidad de combustible requerida para la ruta establecida sea la disponible en la aeronave realizando la verificación entre el indicador de combustible, el contador de combustible y la cantidad de combustible despachada.
- Establecer procedimientos para garantizar que las tripulaciones coloquen la traba de cola posterior al aterrizaje y se mantengan durante el momento del parqueo; a su vez, realicen durante el pre-vuelo la extracción de la misma.
- Garantizar que las aeronaves tengan instaladas en el poste central de los parabrisas las calcomanías que recuerdan la necesidad de observar las limitaciones de movimientos bruscos de controles encima de la velocidad de maniobra (boletín # 205) y las limitaciones de velocidad en turbulencia moderada y severa según el boletín 220 del fabricante (twin commander)

Fotografía 25. Calcomanías de advertencia

- Durante los entrenamientos de las tripulaciones de mando en aeronaves 690B es necesario enfatizar las limitaciones de velocidad durante una turbulencia, debido a que puede causar daños estructurales o pérdida de control de la aeronave.

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

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

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 JIAAC 020/2022, 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 Fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

NTSB, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave** y como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave; cuya notificación fue enviada al oficial de guardia correspondiente, dando respuesta a la misma y asignando un representante acreditado.

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 JIAAC) 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, 20 de mayo de 2022

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