

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 054/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION**

MODELO: **695A**

MATRÍCULA: **YV3469**

EXPLOTADOR: **ASESORES Y CONSULTORES E.I.P.O., C.A.**

LUGAR: **AERÓDROMO EL GRAN ROQUE, DEPENDENCIAS FEDERALES, (SVRS)**

FECHA: **11 DE SEPTIEMBRE DE 2022.**

HORA: **19:19 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 054/2022

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales 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° **054/2022**, 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 11 de septiembre de 2022 a las 19:19 UTC, la aeronave matrícula YV3469, fabricante: GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION, Modelo: 695A, Serial: 96066, propiedad de ASESORES Y CONSULTORES E.I.P.O., C.A., despegó con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI); con destino al Aeródromo "El Gran Roque", ubicado en Los Roques, Dependencias Federales (SVRS), con dos (2) personas a bordo (piloto y copiloto) y 03:30 hrs de autonomía, 00:30 hrs en ruta, con plan de vuelo visual (14000 pies); luego de un vuelo de 22 minutos que se desarrolló en condiciones normales, en la fase de aterrizaje, después de tocar en el centro y primer tercio de la pista de SVRS, al usar los reversibles se generó una guiñada a la derecha; la tripulación intentó controlar de nuevo la aeronave y dirigirla al centro de la pista; pero el plano derecho de la aeronave impactó contra un manglar ubicado en la zona de seguridad del aeródromo, siendo infructuosa la maniobra lo que ocasionó una excursión de pista. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños de importancia.

La aeronave fabricada por GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION, modelo: 695A, serial: 96066, categoría: Aviación General – Uso Corporativo, Certificado Tipo: 2 A4, Revisión 49, de

fecha 25 de septiembre de 2015 emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América, aeronave bimotor, con motores turbohélice modelo TPE--331-10-511K fabricados por AiResearch, habilitada con 11 puestos (Piloto + 10 pasajeros o piloto, copiloto + 9 pasajeros). Peso máximo de despegue 11.200 libras de empuje máximo.

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 suceso. La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC-N 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS, C.A. ubicada en el Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS), Charallave, Estado Miranda.

El piloto con 66 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. LJ35/LJ55 Capitán / PIC y AC90/AC95 Capitán / PIC. Con aproximadamente 20.500 horas totales de vuelo, 18.000 horas como piloto al mando y 11.000 horas totales voladas en el tipo de aeronave del suceso.

El copiloto con 36 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, Monomotores Terrestres/ Single Engine Land (C182), BE20 Capitán / PIC, BE9L Copiloto / SIC, AC90/AC95 Capitán / PIC. Con 1.050 horas totales de vuelo y 30 horas totales voladas en el tipo de aeronave del suceso.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 12 KT, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del suceso.
- Solicitud de la documentación completa del piloto al mando y copiloto.
- Reporte de mantenimiento.
- Documentos de la tripulación:

Cedula de identidad, licencia del personal aeronáutico con habilitaciones, certificado médico, Bitácora de vuelo.

- Entrevista a la tripulación.
- Documentos del explotador.
- Certificado de matrícula.
- Certificado de conformidad de mantenimiento.
- Certificado de homologación acústica.
- Registro fotográfico in situ de las condiciones externas de la estructura de la aeronave.



Fotografía 1. Posición de la Aeronave luego de la excursión



Fotografía 2. Daños en la aeronave



Fotografía 3. Recorrido realizado por la aeronave

- La JIAAC junto a un inspector aeronáutico del INAC y la OMAC N – 258, AEROCENTRO DE SERVICIOS AÉREOS, C.A., se trasladaron al lugar del suceso (SVRS) para realizar las experticias y análisis correspondientes a la aeronave luego de la excursión de pista.
- Se realizó inspección visual y fijación fotográfica de los daños a la aeronave producto de la excursión de pista



Fotografía 4. Aeronave luego de ser remolcada al final de la pista para realizar las labores correspondientes



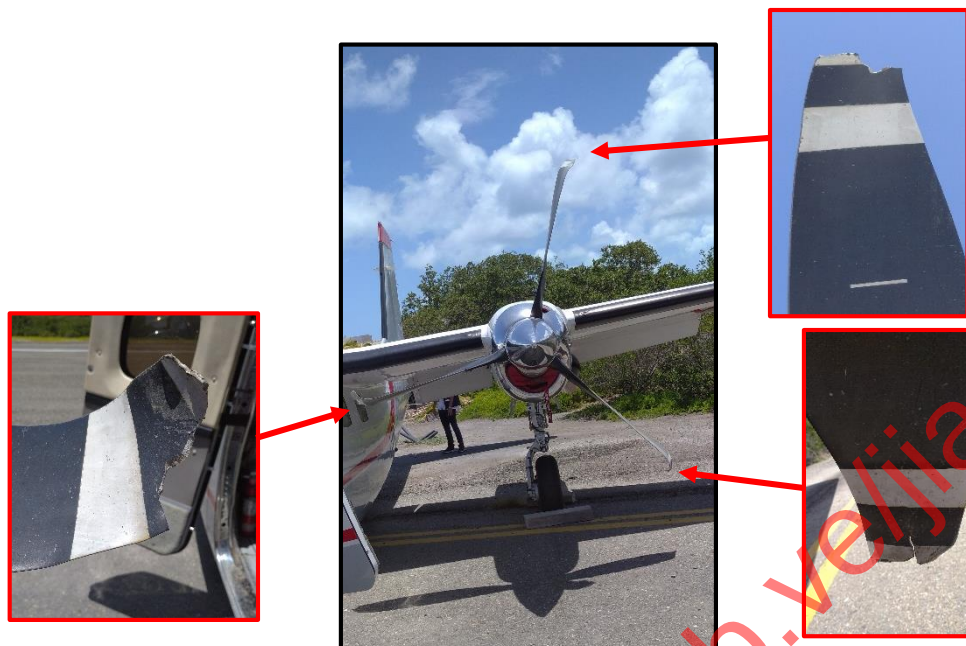
Fotografía 5. Tren derecho



Fotografía 6. Tubo pitot derecho



Fotografía 7. Daños en las palas del motor derecho



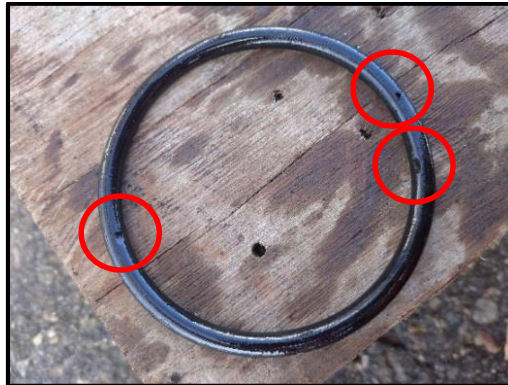
Fotografía 8. Daños en las palas del motor izquierdo

- El día 15 de septiembre de 2022 se realizaron los siguientes trabajos de mantenimiento por parte de la OMAC N- 104:
 - ✓ Se desmontaron el hub y las palas de ambos motores.
 - ✓ Se reemplazaron por hélices serviciables.
 - ✓ Se colocó una lámina a la abolladura del plano derecho



Fotografía 9. Reparación en la abolladura del plano izquierdo

- El día 16 de septiembre de 2022 se realizaron los siguientes trabajos de mantenimiento por parte de la OMAC N- 104:
 - ✓ Instalación del soporte para colocar el gato y poder levantar la aeronave
 - ✓ Se desmontaron y cambiaron los tres cauchos
 - ✓ Se desmontó, lubricó y se cambió el kit de o-ring del amortiguador de la rueda izquierda



Fotografía 10. Daños en el o-ring del amortiguador izquierdo

- ✓ Se desmontó la caja de engranajes, ya que el indicador de RP se iba al máximo
- ✓ Se ajustó el torque de las RP, ya que al momento de la excursión se desajustó.
- Se entregó la Cesión de Custodia Total de la aeronave.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para determinar las causas probables y los factores contribuyentes en la excursión de pista.

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:

Al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC):

1. Verificar e inspeccionar el estado de las mangas de viento instaladas en los aeródromos y aeropuertos.



Fotografía 11. Mangas de Viento de los SVRS

2. Se recomienda ser aplicada una verificación de competencias en el equipo 695A a los pilotos involucrados en la excursión de pista.

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 NAI 054/2022, 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.

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 septiembre de 2022