



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 044/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA

MODELO: 421

MATRÍCULA: YV1207

EXPLOTADOR: INVERSIONES 421-0244, C.A

LUGAR: AEROPUERTO METROPOLITANO, OCUMARE DEL TUY, EDO.
MIRANDA

FECHA: 08 DE AGOSTO DEL 2022

HORA: 18:16 UTC



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 044/2022

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 E INCIDENTES 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°044/2022**, 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 08 de agosto del 2022 la aeronave con Matrícula: **YV1207**, Marca: **CESSNA**, Modelo: **421**, Serial: **41B0244**, perteneciente a la empresa **INVERSIONES 421-0244 C.A**, presentó plan de vuelo desde el **AEROPUERTO METROPOLITANO, ubicado en OCUMARE DEL TUY, EDO. MIRANDA (SVMP)** con destino **AEROPUERTO METROPOLITANO, ubicado en OCUMARE DEL TUY, EDO. MIRANDA (SVMP)** el cual tenía por objetivo de realizar un **vuelo de comprobación funcional**. Aproximadamente a las 17:00 UTC el piloto inicia las operaciones de la aeronave realizando el encendido de motores y determinando que no presentaba fallas, procedió a realizar chequeo de frenos antes de iniciar el taxeo los cuales funcionaron perfectamente. Una vez autorizado el taxeo por parte de la Torre De Control del **AEROPUERTO METROPOLITANO, ubicado OCUMARE DEL TUY, EDO. MIRANDA** el piloto procedió a taxear la aeronave a la Rampa General para el chequeo de las autoridades de la seguridad del aeropuerto el cual se realizó sin ninguna novedad hasta ese momento todos los parámetros operacionales se encontraban sin novedad. Una vez la aeronave parqueada y revisada en la rampa general solicitó autorización para el encendido de motores y proceder a rodar el avión de punto de espera para hacer el chequeo respectivo de Run Up. Luego de ser autorizado el rodaje por la torre de control, se inició el Taxeo por la calle de rodaje hacia el punto de espera, ya próximo a llegar al punto de espera del umbral de la pista 08(RWY 08), a la altura de la manga de viento el piloto tenía el control de aeronave manteniendo dirección y velocidad de taxeo, observa que en fase de frenado el freno derecho no reacciona, repitiendo la acción sin resultados, es en ese momento el avión comienza a desplazarse hacia la izquierda y es cuando le informo al copiloto que la aeronave no responde con el freno derecho para que lo ayudara con la frenada, de igual manera los frenos no respondieron de acuerdo a la versión de la tripulación; el Controlador de Transito Aéreo(CTA), perdió contacto visual con la aeronave, de inmediato alertó al personal de operaciones para que se trasladaran al sitio, informando que la aeronave se encontraba en la zona de seguridad lateral al

punto de espera de la pista 08 (RWY 08), la aeronave en el taxeo no frenó, saliéndose de la calle de rodaje hacia la zona de seguridad resultando los ocupantes ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave es una **CESSNA AIRCRAFT COMPANY** de fabricación Estadounidense, modelo: **421B**, serial: **421B024**, categoría: **Aviación General- Uso Corporativo**, Año de Fabricación: 1972, Motores Marca **TCM**, Modelo #1: **GTSIO-520-H2B**, **1005075**, Modelo #2: **GTSIO-520-H1B**, Serial **1005074** y Hélices marca: **McCauley**, Modelo #13 **AF34C92- NR**, Serial **991133**, Modelo #2 **3AF34C92- QR** Serial **880994**, con capacidad de 7 pasajeros + 1 piloto, según el Certificado Tipo: N° A7CE, Revisión 50, de fecha 21 de febrero de 2020, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América y Peso máximo de despegue 7.450 libras.

La aeronave mantenía la configuración interior reglamentaria y para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso. La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave es **OMAC- N258 AVIOCENTER SERVICIOS AÉREOS, C.A.**, ubicada en el Aeropuerto Metropolitano (SVMP), Ocumare del Tuy, Edo. Miranda.

Las condiciones Meteorológicas existentes en el lugar del suceso y zonas aledañas a las 17:00 UTC del día 08 de agosto de 2022, no fueron contribuyentes en el suceso, visibilidad ilimitada, viento en calma, en general se encontraban las condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea.

El piloto al mando (40 años) poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Comercial-Avión, vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, contaba con las habilitaciones de: Vuelo Instrumental, Monomotores Terrestre y Multimotores Terrestre. Con 2.014 horas totales de vuelo, 1.446,8 horas como piloto al mando y 650 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se elaboró notificación inicial del suceso.
- Elaboración del respectivo expediente.
- Inspección de la aeronave en el sitio del suceso.
- Fijación fotográfica de la aeronave posicionada entre la pista y área de seguridad.
- Se inspeccionó el sistema de frenos, fugas, fisuras y funcionamiento del mismo.
- Se realizó rodaje de la aeronave para verificar el funcionamiento del sistema de frenos.
- Entrevista a la tripulación de la aeronave involucrada.
- Solicitud de la documentación de la tripulación.
- Solicitud al INAC de Verificación de competencia del Piloto en el equipo involucrado en el suceso.
- Se solicitó a la OMAC, responsable de mantenimiento la documentación referente a últimos servicios realizados a la aeronave, necesario para conformar el expediente del caso y como herramientas de análisis de evidencias.

- Se entregó cesión de custodia total de la aeronave.

FOTOGRAFIAS DEL INCIDENTE DE LA AERONAVE YV1207



Fotografía N°1. Posición de la aeronave entre la pista y el paño de grama. Fuente: Investigador Encargado. Año: 2002



Fotografía N°2. Se inspeccionan las condiciones de la aeronave sin observarse daños externos. Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022



Fotografía N° 4. Inspección preliminar de las Líneas Hidráulicas sin observarse derrame de fluidos Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental.

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 del formulario número 044/2022 de fecha 08 de agosto de 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.

Estados Unidos de Norte América, en su condición de **Fabricante de la aeronave**, la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) por sus siglas en el idioma inglés, como Autoridad para la Investigación de Accidentes de Aviación del Estado norteamericano a la fecha no emite respuesta alguna al respecto.

El sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**, en su condición de organismo que norma la Aviación Mundial, a la fecha no emite respuesta alguna al respecto.

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, 23 de Agosto del 2022