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

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 046/2022

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: PIPER AIRCRAFT
MODELO:PA-31T
MATRÍCULA: YV2719
EXPLOTADOR: INVERSIONES LURIBAY, C.A
LUGAR: AEROPUERTO "OSCAR MACHADO ZULOAGA", CHARALLAVE, EDO. MIRANDA.
FECHA: 09 DE AGOSTO DEL 2022
HORA: 20:02 UTC

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

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

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAA EXPEDIENTE N° 046/2022

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 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° 046/2022**, 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 09 de agosto del 2022, la aeronave Matrícula: **YV2719**, Marca: **PIPER AIRCRAFT**, Modelo: **PA-31T**, Serial: **31T-7820075**, perteneciente a la empresa INVERSIONES LURIBAY C.A., Despegó a las 19:10 UTC del Aeropuerto Internacional “OSCAR MACHADO ZULOAGA” (SVCS), ubicado en Charallave, Edo. Miranda, para realizar maniobras de toques y despegues con emergencias simuladas en uno de sus motores, durante el entrenamiento y luego 50 min de vuelo, aproximadamente a las 20:02 UTC realizando un aterrizaje completo con potencia reducida en el motor izquierdo, ya en la aproximación final es autorizado para aterrizar, el alumno piloto coloco full flaps, pero no verificó el tren abajo y asegurado (no se desplegó el tren de aterrizaje),aterrizando la aeronave de barriga quedando sobre la pista y el paño de grama de la zona de seguridad sur, resultando la tripulación ilesa y la aeronave con daños de importancia.

La aeronave es una PIPER AIRCRAFT de fabricación estadunidense modelo: **PA-31T**, serial: **31T-7820075 ,** categoría: **Aviación General -Corporativo ,** Año de Fabricación: 1978, con tren de aterrizaje: retráctil**,** aeronave bimotor, marca: **P&W**, Modelo de Motor #1: **PT6A-27/28,** Modelo de Motor #2: **PT6A-28,** Serial del Motor#1**: PCE42606**, Serial del Motor#2**: PC-E 40220,** Fabricante de hélice: **Hartzell,** Modelo de Hélices**: HC-B3TN-3B,** Serial de Hélice#1: **BUA20140,** Serial de

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

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

Hélice#2: BUA25695**,** con una capacidad de (6-8) pasajeros, según el Certificado Tipo: Nº A8EA Revisión 25 , de fecha 30 de Julio de 2013, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América y Peso máximo de despegue 9000 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. La OMAC-N **692 GOLD JET CORPORATION C.A.**, ubicada en el Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga, Estado Miranda (SVCS).

Las condiciones meteorológicas para el momento del accidente en el Aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) se encontraba parcialmente nublado en horas de la mañana, incrementando la nubosidad en horas de la tarde con probables lluvias o lloviznas dispersas.

Fuente: INAMEH.

IMAGENES DE SATELITE DEL DÍA MARTES 09 DE AGOSTO

15:30 HLV | **16:00 HLV** | **16:30 HLV**

SINOPSIS: En las imágenes de satélite de espectro visible del día martes, 09 de agosto de 2022, de las 15:30 – 16:00 – 16:30 HLV. Se puede apreciar en la zona del aeropuerto Caracas, al norte de Charallave (círculo rojo), zonas nubladas productoras de precipitaciones del tipo lluvias y lloviznas.

El piloto al mando con (38 años de edad) poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Transporte de Línea Aérea 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 siguientes habilitaciones:

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

- Vuelo Instrumental
- Capitán MD80

Con 4700 horas totales de vuelo, 3.861 horas como piloto al mando y 12.5 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso.

El primer oficial (60 años) poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Transporte línea Aérea-Avión e Instructor de Vuelo 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
- Multimotores Terrestre
- Capitán PAY1
- Capitán PAY2

Con 13.033,5 horas totales de vuelo y 2.313,5 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se elaboró notificación inicial dirigida a los Estados interesados.
- Elaboración del respectivo expediente.
- Llegada de la JIAAC al Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga (SVCS).
- Entrevista a los Controladores de Tránsito Aéreo (CTA) involucrados.
- Inspección en el sitio del suceso.
- Entrevista a los pilotos de la aeronave siniestrada y solicitud de informe escrito de sus actuaciones relacionadas con el suceso.
- Solicitud de la documentación de la tripulación; certificados médicos, licencias y bitácoras.
- Solicitud de la documentación de los CTA; licencias y certificados médicos.
- Solicitud de los registros de voz, transcripción de la cinta, control de posición y registro oficial de los servicios de tránsito aéreo del Aeropuerto Caracas.
- Fijación fotográfica de los restos de la aeronave.
- Se solicitó a la OMAC, responsable de mantenimiento la documentación referente a últimos servicios realizados a la aeronave necesarios para conformar el expediente del caso.
- Se solicitó la documentación de la aeronave; certificado de matrícula, Aeronavegabilidad entre otros.
- Se entregó cesión de custodia total para el traslado de los restos y posterior experticia de la aeronave.

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

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

- Se Solicitó a la OMAC Gold Jet, y posterior a la inspección en el sitio, la documentación requerida y el informe de daños como consecuencia del accidente dando los siguientes resultados:
  - ❖ Láminas a lo largo del fuselaje inferior de la aeronave
  - ❖ Compuertas del Tren de aterrizaje
  - ❖ Ambos tubos Pilot presentan daños
  - ❖ Ambas capotas de los motores
  - ❖ Ambas Hélices (Palas)
  - ❖ Ambas secciones de borde de ataque del ala entre el fuselaje y los motores
  - ❖ Ambas superficies de Flap

FOTOGRAFIAS DEL SINIESTRO DE LA AERONAVE YV2719

Fotografía N°1 **Posición de la aeronave después del impacto**
(Daños en ambas hélices de los motores.)

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

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

Fotografía N°2
Daños en la parte inferior del fuselaje de la aeronave

Fotografía N°3
Daños en el borde de ataque del ala entre el fuselaje y los motores

Fotografía N°4
Daños en la capota de uno de los motores

Fotografía N°5
Daños en el tubo pitot

Fotografía N°5 **Daños en las hélices (parada brusca del motor)**

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

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

Hallazgos durante el proceso de investigación:

- El vuelo era de Instrucción (Entrenamiento de Toque y despegue incluyendo emergencias simuladas)
- El tren de aterrizaje no estaba desplegado al momento del impacto. (No fue desplegado por la tripulación).
- Se chequeó condiciones de los planos y Hélices preliminar, se recomienda una evaluación por posibles daños ocultos.
- Se recomendó una evaluación en ambas plantas propulsoras para descartar daños internos en las mismas.
- En base a lo registrado en las grabaciones de los servicios de tránsito aéreo, se pudo evidenciar que el CRM (Gestión de Recurso en Cabina) efectivo, fue inadecuado durante la aproximación final. Asimismo se pudo observar Exceso de Confianza y Perdida de la Conciencia situacional por los pilotos al momento del aterrizaje.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental; para la elaboración del informe final.

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 los Pilotos Instructores:

1. Realizar programas de entrenamiento en CRM a Capitanes y Primeros oficiales a fin de incrementar la efectividad en la gestión de recursos en cabina.
2. El Cumplimiento a cabalidad de las listas de chequeo, sin menoscabar la atención en la ejecución de procedimientos establecidos para el aterrizaje.
3. Realización de evaluación psico-física y verificación de competencias a la tripulación

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

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

De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 de la Convención de Chicago sobre la Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario **JIAA/NAI 046/2022**, 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: el Estado de Diseño, el Estado de fabricación de la aeronave que es la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América y estados correspondientes.

La información aquí suministrada es emitida por la **JIAAC** de la **Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte.** Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs).

Caracas, 19 de Agosto del 2022

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