



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 039/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **GATES LEAR JET CO.**

MODELO: **25D**

MATRÍCULA: **YV3348**

EXPLOTADOR: **INVERSIONES OCIANCO C.A.**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL SANTO DOMINGO (SVSO) EDO**

TACHIRA.

FECHA: **18 DE JULIO DE 2022.**

HORA: **14:25 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 039/2022

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°039/2022. 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 encuentra 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 18 de julio de 2.022 a las 14:25 UTC, la aeronave matrícula YV3348, inició un vuelo para transportar cuatro pasajeros desde la pista del Aeropuerto Internacional "" (SVSO) con destino al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" en Maiquetía, Estado La Guaira, República Bolivariana de Venezuela. Estando la aeronave en fase de despegue durante el recorrido de aceleración, se encendió la luz de advertencia por baja presión del sistema hidráulico, el piloto al mando decidió suspender el despegue y retornar a la plataforma, donde descendieron los pasajeros resultando los ocupantes ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbojet, de 08 pasajeros y 02 tripulantes: piloto y copiloto, fabricado por Gates Learjet Co., modelo 25D, serial N° 364, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A10CE, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados a ambos lados del fuselaje posterior, son General Electric modelo CJ610-8A con un empuje máximo de 2.950 lb. El peso máximo de despegue es de 15.000 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 corporativo y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es Gold Jet OMAC N 692.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial-Aviación y habilitación de Capitán BE30, B350, C500, C501, C550, LJ25, LJ35, LJ55 y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 47 años y experiencia de vuelo de 11.200 horas.

El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial-Aviación y habilitación como Copiloto en el tipo de aeronave LJ25, LJ35, LJ55 y Vuelo Instrumental con edad de 28 años y experiencia de vuelo de 1.600 horas.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 05 KT de dirección 90°, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se le solicitó documentación de soporte de información relacionada con el vuelo: plan de vuelo, cálculo de peso y balance de la aeronave para el vuelo, manifiesto de pasajeros, plan de vuelo.
2. Se realizaron entrevistas a la tripulación de mando.
3. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación de mando y los registros de mantenimiento de la aeronave.
4. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición de la externa de la estructura de la aeronave y sistema hidráulico luego del incidente. Se encontró rota una tubería del sistema hidráulico que fue debilitada por el rozamiento con otra tubería. Esta condición se produjo porque una abrazadera de soporte se partió por las vibraciones, quedando libre la tubería hidráulica en esa sección.



Foto1. El círculo señala la rotura producida por el rozamiento contra otra tubería cuando la abrazadera señalada por la flecha se rompió.

5. Se reparó la tubería rota haciendo un empalme con un fitting hidráulico, se completó el nivel de líquido hidráulico y se purgaron los distintos actuadores del sistema.



Foto 2. El círculo señala la reparación hecha en la tubería cortando el sector dañado uniendo los dos sectores con un fitting o unión

6. Se realizó prueba funcional del sistema hidráulico el cual funcionó correctamente.
7. Se elaboró cesión de custodia total de la aeronave.

La JIAAC determinó que la causa más probable del incidente, fue el factor material por rotura de una tubería del sistema hidráulico causado por el rozamiento con otra tubería.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, emite las siguientes Medidas Preventivas:

A la OMAC-N 692 Gold Jet Corporation, C.A.

Inspeccionar y reemplazar las abrazaderas de fijación de las tuberías hidráulicas que se encuentren rotas en los aviones Lear 25D.

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 039/2021, 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 de la 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, 28 de julio de 2022