

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 017/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **SWERINGEN AVIATION.**

MODELO: **SA227-TT**

MATRÍCULA: **YV2310**

EXPLOTADOR: **INVERSIONES CEGUI. C.A**

LUGAR: **AEROPUERTO “OSCAR MACHADO ZULOAGA”
CHARALLAVE, EDO MIRANDA**

FECHA: **16 ABRIL DE 2022.**

HORA: **20:18 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N°017/2022

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 (JIAAC)** 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° **017/2022**. 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 pruebas 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 será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 16 de abril de 2022, siendo las 20:18 horas UTC, la Aeronave con Matrícula: **YV2310, SWERINGEN AVIATION**, Modelo: **SA227-TT (Merlin IIIC)**, Serial: **TT-468A**, proveniente del aeropuerto "Oswaldo Guevara Mujica" de Acarigua, en el estado Portuguesa, hacia el aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" de Charallave, Edo Miranda en fase de aterrizaje durante el recorrido, se desprendió el perno de sujeción de la pierna derecha del tren de aterrizaje principal, quedando con libre movimiento, lo que produjo que la aeronave hiciera un giro a la derecha. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con ligeros desperfectos.

La aeronave es un modelo Merlin IIIC, SA227-TT, SERIAL TT-468A fabricado en los Estados Unidos por la compañía Sweringen Aviation, con motores Garrett modelo TPE331-10U-513G. Bajo el certificado tipo **A5SW**, emitido por la Autoridad Aeronáutica de los Estados Unidos de Norteamérica.

El piloto al mando poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Comercial vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo

Instrumental, Monomotores terrestres (C172,); multimotores terrestres (BE58; PA31) Capitán/PIC;(C500; BE9L/ BE10; SW2/SW3; AC80/ AC90) con 5200 horas totales y 800 horas como piloto al mando en el tipo de aeronave en la cual se presentó el accidente.

Las condiciones Meteorológicas existentes en el lugar del suceso y zonas aledañas a las 20:18 UTC del día 16 de abril de 2022, no fueron contribuyentes en el suceso, visibilidad horizontal ilimitada, temperatura del campo y punto de rocío sin indicación medida. En general dentro del área en estudio se presentaron condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea y para efectuar vuelos bajo la regla VFR.

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, sin embargo, se realizaron cruces de referencias de toda la información con la OMAC principal encargada y certificada en Venezuela para realizar el mantenimiento de la Aeronave registrada bajo el numero N°258 Aviocenter Servicios Aéreos, C.A.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Entrevista al piloto al mando responsable y solicitud de informe escrito de sus actuaciones relacionadas con el suceso.
- Registro fotográfico de la aeronave y del componente afectado.
- 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 y como herramientas de análisis de evidencias.

La aeronave fue cedida el día 18/abr./2022, mediante Cesión de Custodia Total N°. DGOAST/2022/ N°. 016, al representante legal de la Empresa.



1 Aeronave en pista luego de aterrizar



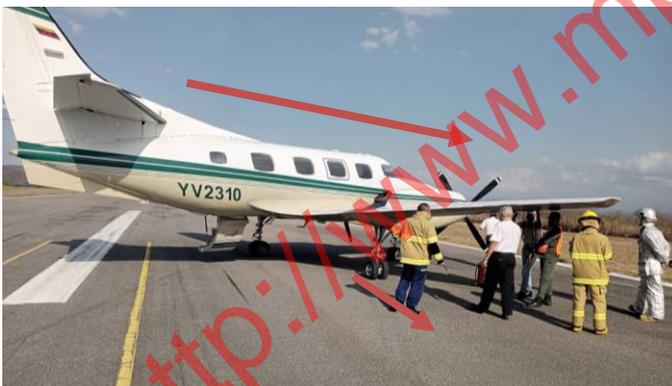
4 Trabajo improvisado para movilizar la aeronave



2 Mecanismo de sujeción de pierna derecha suelto



5 Posición original del perno en tren izquierdo



3 Posición de tren derecho respecto a la aeronave



6 Aeronave en hangar para reparación

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), enmarcada en las investigaciones realizadas inicialmente determinó que, la **causa probable** del incidente pudo ser el factor material debido a **la fractura del perno de sujeción de tren de aterrizaje derecho** y como **factor contribuyente**, la falta de inspección visual del sistema y sus componentes antes de la realización del vuelo.

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 Empresa Inversiones Cegui, C.A.

1. Implementar un procedimiento efectivo que permita la verificación regular del estado físico de la aeronave y sus componentes antes de realizar el vuelo.
2. Implementar procedimientos que garanticen la continuidad de la aeronavegabilidad de los equipos en aeródromos donde la empresa no cuenta con personal calificado para realizar tareas de mantenimiento aeronáutico.
3. Implementar procedimientos para registrar y monitorear inspecciones de pre vuelo por parte de las tripulaciones.
4. Exigir a sus proveedores de mantenimiento aeronáutico un exhaustivo y riguroso control de componentes con vida limitada, así como el debido cumplimiento de las tareas programadas y, service bulletins y directivas de aeronavegabilidad.

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 correspondientes.

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, 12 mayo 2022.