

EXPEDIENTE 009/2023

# INFORME PRELIMINAR

## ACCIDENTE ARC / RE

**MATRÍCULA:** YV2707

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** Rockwell International

**MODELO:** 690B

**SERIAL:** 11410

**EXPLOTADOR:** Transporte Aéreo ROLI C.A.

**LUGAR:** Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga", Charallave, estado Miranda (SVCS)

**FECHA:** 02/02/2023

**HORA:** 17:28 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL  
DE VENEZUELA**

## INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°009/2023

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **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°009/2023**. 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 02 de febrero de 2023, siendo las 17:15 UTC, la aeronave matrícula **YV2707**, fabricante: **ROCKWELL INTERNATIONAL**, modelo: **690B**, serial: **11410**, propiedad: **TRANSPORTE AEREO ROLI C.A.**, con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR"**, ubicado en Maiquetía estado La Guaira (**SVMI**), hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "OSCAR MACHADO ZULOAGA"**, ubicado en Charallave, estado Miranda (**SVCS**) inició la carrera de despegue con dos (02) personas a bordo (dos (02) tripulantes de cabina (piloto al mando y primer oficial)), con 1.900 Lb de combustible, una autonomía de 3 horas y 20 minutos y un tiempo estimado de ruta de 15 minutos; durante el aterrizaje por la pista 10 del Aeropuerto Caracas (**SVCS**), posterior al toque, y al aplicar los reversibles el avión empezó a ladear hacia la izquierda, la tripulación procedió a colocar el motor en **"FIT IDLE"** y el motor derecho en full reversible, sin poder corregir el curso de la aeronave, perdiendo el control de la misma a nivel de la calle de rodaje (TWY 2), atravesando el paño de grama y deteniendo la aeronave en la calle de rodaje A. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños de importancia.



Imagen 1. Posición de la aeronave posterior al suceso.



Imagen 2. Recorrido de la aeronave durante el aterrizaje y sitio de impacto



Imagen 3. Trayectoria de la aeronave desde el TWY 2 hasta el sitio donde se detuvo



**Imagen 4. Trayectoria de la aeronave desde la pista hacia el paño de grama**

La aeronave fabricada por **Rockwell International**, modelo: **690B**, categoría: Aviación General – Uso Corporativo, Certificado Tipo: N° 2A4, Revisión 49, **Twin Commander Aircraft**, emitido por la FAA, Federal Aviation Regulations de fecha 25 de septiembre de 2015.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (N° de Control 014871) emitido por el estado de matrícula y 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 fue la OMAC-N° 666 ELIKATY, Servicios Aéreos C.A, ubicada en el Aeropuerto Metropolitano (SVMP), Ocumare del Tuy, estado Miranda.

El piloto al mando con 33 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto de Comercial vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, tenía las siguientes habilitaciones: AC90 Capitán / PIC, C500 / 550 Capitán; con 1100 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 2.468 horas totales.

El copiloto al mando con 27 años de edad poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, tenía las siguientes habilitaciones: AC90 Copiloto / SIC y 39,4 horas como copiloto en el modelo involucrado en el suceso y 262,1 horas totales.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada, 3700 pies de techo de nubes, nubosidad fragmentada, vientos alisios del noreste con velocidades desde 15 a 17 km/h en el Aeropuerto Internacional “Oscar Machado Zuloaga” (SVCS)

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Entrevista a la tripulación de la aeronave
- Solicitud de la documentación de la tripulación involucrada en el suceso (licencias Y certificados médicos)
- Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:
  - ✓ Certificado de Matricula y Aeronavegabilidad
  - ✓ Control de directivas de aeronavegabilidad
  - ✓ Control del cumplimiento de mantenimiento programado
  - ✓ Control de componentes
  - ✓ Ultimo registro de mantenimiento de la aeronave
- El día 03-02-2023, se realizó la inspección visual de la aeronave, encontrándose los siguientes daños:
  - Parada brusca del motor LH, con torsión en el conjunto de palas.



- Fractura cono de nariz motor LH.



- Borde de ataque de alerón izquierdo presenta abolladuras

➤ Body del tren principal izquierdo fracturado



Piezas del tren de nariz, las cuales quedaron a una distancia de 125 m hasta donde se detuvo la aeronave

El tren de nariz quedo a una distancia de 85 m hasta el sitio en donde se detuvo la aeronave



➤ Línea hidráulica de frenos LH fracturada y Squad switch LH roto.

- Zona central del fuselaje inferior presenta abolladuras y daños por determinar.



- Rajaduras en la parte posterior izquierda



- Borde de ataque estabilizador izquierdo abollado



- Flaps interno izquierdo abollado y guaya de flap rota



- Spiner roto

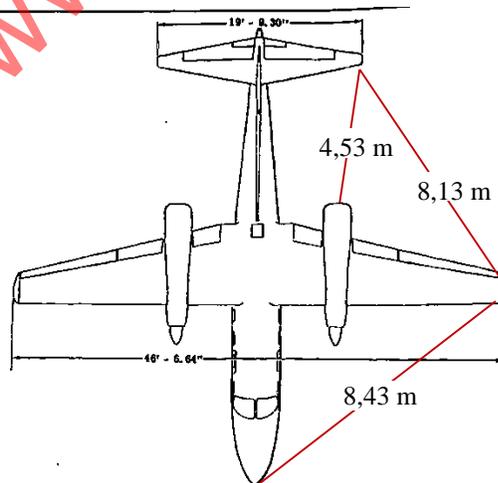


- Se realizaron pruebas funcionales al sistema hidráulico (flaps, steering y frenos) encontrándose operativos y sin evidenciar fugas.

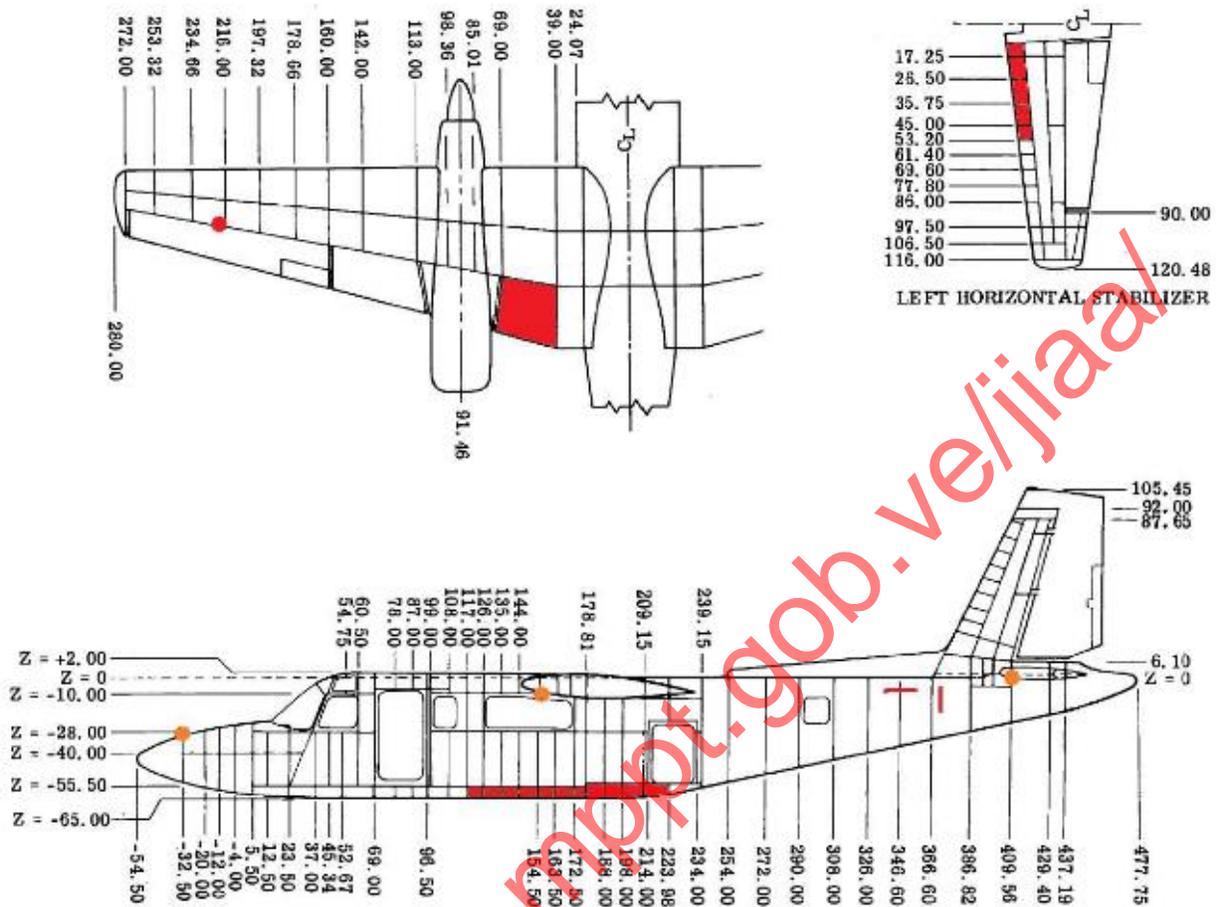
- El día 07-02-23, se realizó el desmontaje del motor y hélice LH, encontrándose los siguientes daños:
  - Tubo beta doblado y Rod end doblado



- Se realizó inspección no destructiva (NDT) a la base del tren principal LH (Landing gear truss) sin encontrar fisuras y rajaduras
- Se realizaron mediciones en ambos lados del fuselaje tomando referencia los puntos en el diagrama de estaciones, observando simetría completa de la misma.



- Diagrama esquemático del informe de daños de la aeronave



La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

#### A la comunidad aeronáutica:

1. Hacer una planeación efectiva previa al vuelo de las condiciones meteorológicas de la ruta y el sitio de destino.
2. A las tripulaciones de Mando, capacitación de actualización en lo relativo a los procedimientos aplicables en caso de emergencias.

#### A la Autoridad Aeronáutica:

1. Evaluar la posibilidad de inspeccionar y calibrar los equipos que miden la dirección e intensidad del viento de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga (SVCS), a fin de garantizar que la información que se le suministre a las tripulaciones al momento del aterrizaje sea lo más precisa posible.

La investigación se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendiente las siguientes actividades:

- Experticia del motor LH para determinar los daños.
- Identificación de daños ocultos en el fuselaje.

### **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 009/2023, reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico al Estado de Diseño y el Estado de fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norteamérica. La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil) adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

### **RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS**

**Estados Unidos de Norteamérica**, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, NTSB, como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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 10-2-2023

CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de Miranda, Torre MPPT, Piso 20, Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte, Municipio Chacao, Estado Miranda - Caracas – Venezuela

Visítenos: (Web):  
<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>

Llámenos: (Telf.): +58  
412-1554942 / 0212-  
20133906 / IP 212336

o Escribanos: (Mail):  
[jiaave@gmail.com](mailto:jiaave@gmail.com)



“El investigador es indagar, escudriñar, preguntar, explorar vigilar, supervisar, ensayar, comprobar, etc., por lo tanto el investigador se sitúa frente a los hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis