

EXPEDIENTE: 014/2023

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE
RE: EXCURSION DE PISTA**

MATRÍCULA: YV1617
FABRICANTE DE LA AERONAVE: GULFSTREAM AMERICAM CORPORATION
MODELO: 690D
SERIAL: 15017
EXPLOTADOR: INVERSIONES JETGIL, C.A
LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "OSCAR MACHADO ZULOAGA"
FECHA: 27/02/2023
HORA: 13:05 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°014/2023

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES** 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°014/2023**. 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 **27 de Febrero del 2023**, a las **13:05 UTC** la aeronave matrícula **YV1617**, fabricante **GULFSTREAM AMERICAM CORPORATION** modelo: **690D**, serial: **15017**, propiedad: **INVERSIONES JETGIL, C.A.** con plan de vuelo desde el **Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS)** ubicado en **Charallave, Estado Miranda** con destino al **Aeródromo "El Gran Roque" (SVRS)** ubicado en **Los Roques, Dependencias Federales**, con **2 personas a bordo** y **1600 Libras de combustible**.

A las **13:10 UTC**, El **Piloto** del **YV1617** luego de aplicar **Line up Check List** se dispone a realizar la **carrera de despegue** por la **Pista 10-28** del **Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga"** procede aplicar fricción colocando en posición High (Hi) las palancas de RPM, llevándola hasta un 50% de su potencia, luego soltó los frenos e inicio la carrera de despegue. Antes de lograr el 100% de la potencia, el Piloto sintió un fuerte movimiento de guiñada hacia la derecha y pierde el control direccional del avión, como consecuencia, la aeronave giro bruscamente generando el destalone del neumático del tren principal izquierdo quedando la rueda de la nariz y el tren principal izquierdo fuera de la pista. Resultando la aeronave con daños en el neumático izquierdo y la tripulación ilesa. **Peso Máximo de Despegue de la aeronave 10.700Lb.**

La aeronave fabricada por el **GULFSTREAM AMERICAN CORPORATION** de matrícula **YV1617**, modelo: **690D** categoría: De acuerdo a su **CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD N° 014279**, la **categoría de la aeronave** es **Normal**, la **categoría operacional**: **Aviación General-Uso Corporativo** y de clasificación: **Estándar**, emitido por acuerdo a lo especificado a la **Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 91. Certificado Tipo: FAA 2A4 REVISION 49** emitido por **Administración Federal Aviation (FAA)**. La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.





Figura 1. Aeronave YV1617

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N°104. “AEROCENTRO SERVICIOS, C.A”** ubicada en el **Aeropuerto Internacional “Oscar Machado Zuloaga” Edificio AEROCENTRO, Charallave, Estado Miranda.**

El piloto al mando de **53 años** de edad poseía certificación médica y licencia de **Piloto Comercial-Avión** con fecha de vencimiento **17/May/2023** y emitidas 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/ Instrumental Flight, AC90 Capitán/PIC, LJ55/Capitán/PIC.** Con Competencia Lingüística Level 6, English; **Convalidación Habilitación LJ55 valida únicamente acompañada por la Licencia FAA.** De acuerdo a la experiencia en vuelo del piloto tiene **9367,6 Horas Totales de vuelo y 578,6 Horas** en la aeronave del suceso.

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso de conformidad al **reporte** realizado por el piloto eran **VMC (Condiciones meteorológicas de vuelo visual)**, con **visibilidad ilimitada** con **poca nubosidad** y viento en calma.



Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del Incidente Grave a los Estados (**Expediente: N°014/2023**) el día **27/02/2023**.
2. Registro fotográfico del 360° de la aeronave.
3. Se realizó la entrevista al Piloto y al copiloto.
4. Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto y primer oficial:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificados Médicos.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
 - Manifiesto de Pasajeros
5. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV1617:**
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de Homologación Acústica.
 - Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
 - Metar de la hora.
 - Peso y Balance.
 - Factura de suministro de combustible.
6. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N°104. “AEROCENTRO SERVICIOS, C.A” :**
 - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico **OMAC-N: 220**
 - Lista de capacidades aprobada de la OMAC en C550.
 - Manual de procedimientos de la OMAC (Fallas de Sistema de Frenos y Control Direccional).
 - Control de Componentes de la Aeronave.
 - Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
 - Orden de Trabajos de la Aeronave.
 - Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
 - Trazabilidad del Neumático y ficha técnica del Neumático Izquierdo.
 - Se solicitó reporte de falla de las palancas de RPM.
 - Se solicitó orden de trabajo para corrección de fallas.
 - Se solicitó Check List del 360 de la aeronave previa a operación.
7. Se entregó **Cesión de Custodia Total 0021/2023**.



8. Se realizó **Análisis de la trayectoria del aterrizaje de la Aeronave YV1617.**

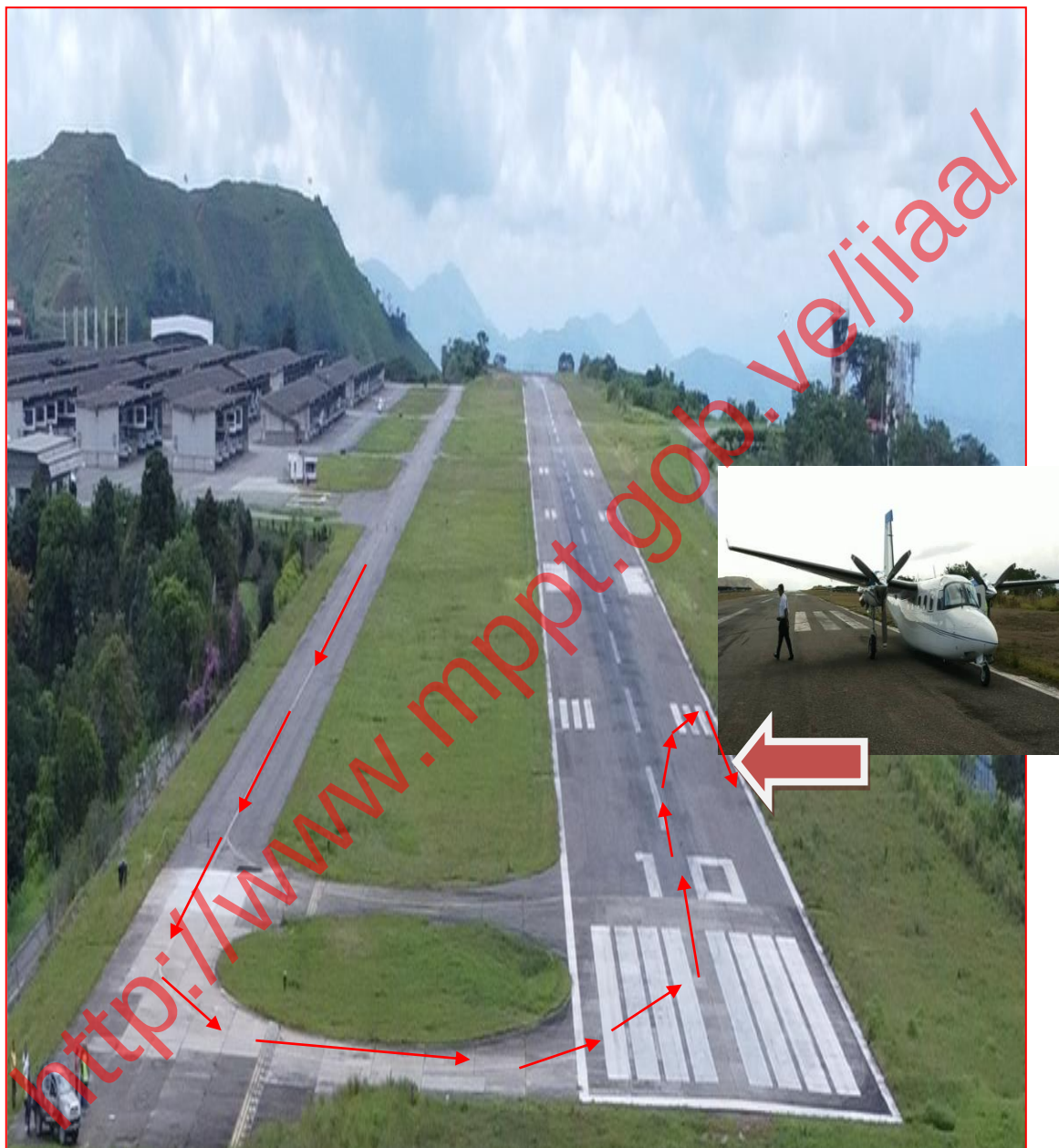


Figura 2 Trayectoria de la Excursión de Pista YV1617
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023





Figura 3 Ubicación del tren principal izquierdo y muestra del neumático destalonado de la Aeronave YV1617. **Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

Se realizó inspección del neumático izquierdo:

1. Se llenó de acuerdo a lo establecido en manual de mantenimiento con 73Lbs, no presento fugas.



Figura 4. Neumático izquierdo lleno y sin presentar fugas por los bordes, ni por la válvula de llenado de la aeronave YV1617. **Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

2. Se verificó el funcionamiento de la válvula del Ring, se encontraba en condiciones normales.
3. Se verificó los horrines del Ring Izquierdo se encontraban en condiciones normales. Además, no se observó fisura en el Ring.
4. Se inspeccionaron las pastillas, disco izquierdo, caliper izquierdo y todo el sistema de freno del tren principal izquierdo estaban en condiciones normales.

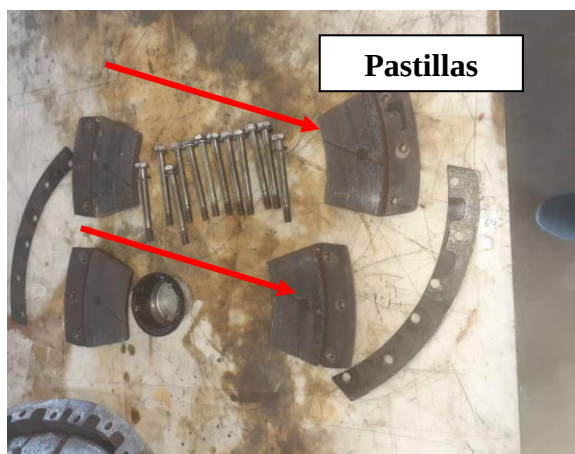


Figura 4. Pastillas, disco izquierdo, caliper izquierdo y todo el sistema de freno de tren principal izquierdo de la Aeronave YV1617. **Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

5. Se realizó la retracción y extracción de trenes, los cuales funcionaron normalmente, se pudo constatar en la cabina las tres luces verdes.



Figura 5. Retracción y extracción del tren principal izquierdo de la Aeronave YV1617.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

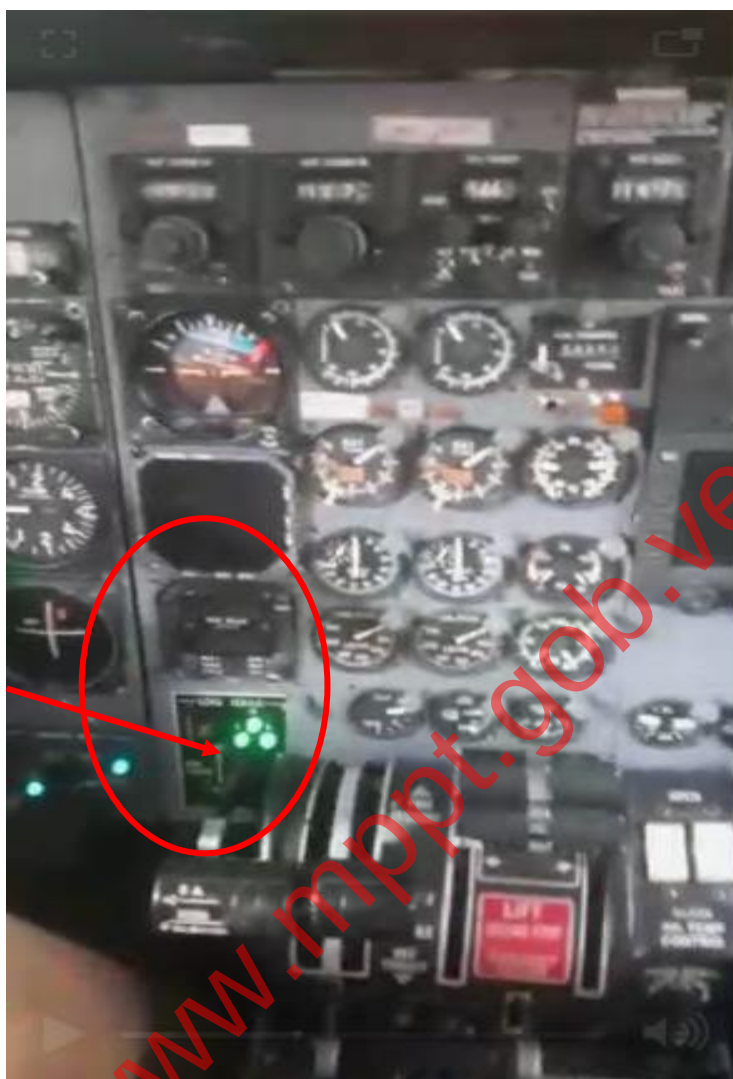


Figura 6. Funcionamiento normal tres luces verdes en cabina de la retracción y extracción de trenes de la Aeronave YV1617. **Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

6. Durante la inspección del funcionamiento de las palancas de RPM del YV1617, se pudo constatar que la fricción no era la correcta lo que ocasionó que los motores quedaran asimétricos, generando más potencia en una de las turbinas, en consecuencia se puede producir una guiñada hacia el lado donde exista mayor potencia lo que ocasionó el destalonamiento del neumático.





Figura 7. Inspección del funcionamiento de la fricción de las palancas de RPM de la Aeronave **YV1617.** Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023



Figura 8. Destalonamiento del neumático del tren principal Izquierdo de la Aeronave **YV1617.** Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite la siguiente medida preventiva:

A la OMAC N°104 “AEROCENTRO SERVICIOS, C.A:

- Ajuste de la fricción de las palancas de RPM.



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 MPPT-JIAA-F014 correspondiente al expediente **N° 014/2023**., 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 Norte América**.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, cuya notificación fue enviada al oficial de guardia correspondiente, dando respuesta a la misma y asignando un representante acreditado.

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.

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 JIA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 2 de Marzo de 2023.





CONTACTENOS:

Dirección: Av.
Francisco de
Miranda, Torre
MPPT, Piso 20,
Junta Investigadora
de Accidentes
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



“Investigar 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