

# INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 064/2022

## INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**

MODELO: **525**

MATRÍCULA: **YV3390**

EXPLOTADOR: **INVERSIONES ATORRON, C.A.**

LUGAR: **AEROPUERTO PARAMILLO, SAN CRISTOBAL, EDO. TÁCHIRA (SVPM)**

FECHA: **26 DE OCTUBRE DE 2022.**

HORA: **21:04 UTC**

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 064/2022

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 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° **064/2022**, 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 26 de octubre de 2022 a las 20:35 UTC, la aeronave matrícula YV3390, fabricante: CESSNA AIRCRAFT COMPANY, Modelo: 525, Serial: 525-0387, propiedad de INVERSIONES ATORRON, C.A., despegó con plan de vuelo desde el Aeropuerto "Juan Pablo Pérez Alfonzo", ubicado en El Vigía, Estado Mérida (SVVG); con destino al Aeropuerto Paramillo, ubicado en San Cristóbal, Estado Táchira (SVPM), con cinco (5) personas a bordo (piloto y copiloto, mas tres (3) pasajeros) y 03:30 hrs de autonomía, 00:20 hrs en ruta, con plan de vuelo visual (14500 pies); por el eje de aproximación de la pista 20, según relato de la tripulación, se encontraba bajo los mínimos; así que solicitaron el permiso de la torre para aterrizar por la pista 02; al aterrizar, en el punto de toque, la pista se encontraba húmeda y estaba contaminada con; aceite y barro, el piloto no teniendo tracción perdió el control de la aeronave ocasionando una excursión de pista, procedió a realizar un derrape para intentar frenar la aeronave, desplazándose hacia el paño de grama derecho y recorriendo aproximadamente 40 metros, perdiendo el tren de nariz a mitad del recorrido. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños de importancia.

La aeronave fabricada por CESSNA AIRCRAFT COMPANY, modelo: 525, serial: 525-0387, categoría: Aviación General – Uso Corporativo, Certificado Tipo: A1W1, Revisión 30, de fecha 16

de abril de 2021 emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América, aeronave bimotor, con motores turbohélice modelo L.L.C. FJ44-1A fabricados por Williams International, habilitada con diez (10) puestos. Peso máximo de despegue 10.600 libras de empuje máximo.

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; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso. La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC-N 220 AIRTECH SERVICIOS AÉREOS, C.A. ubicada en el Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS), Charallave, Estado Miranda.

El piloto con 45 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones: Vuelo instrumental/ Instrument flight. Monomotores Terrestres/ Single Engine Land (C182). Multimotores Terrestres/ Multi Engine Land (BE55, BE58). C550 Capitán / PIC. C525 Capitán / PIC. Con aproximadamente 3.186 horas totales de vuelo, 2.850 horas como piloto al mando y 1.046 horas totales voladas en el tipo de aeronave del suceso.

El copiloto con 43 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones: Vuelo instrumental/ Instrument flight, Monomotores Terrestres/ Single Engine Land (C182), Multimotores Terrestres/ Multi Engine Land (BE55, BE58). C525 Capitán / PIC. Con 800 horas totales de vuelo y 125 horas totales voladas en el tipo de aeronave del suceso.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos mayores de 8 Km, techo de 7000 pies de nubes, vientos en calma, sin turbulencia. Según la información meteorológica del INAMEH, para el día 26 de octubre de 2022, a las 17:00 HLV había nubosidad fragmentada en horas de la mañana con lluvias y lloviznas, incremento de la nubosidad después del mediodía, con lluvias o chubascos, algunos con actividad eléctrica y eventuales ráfagas de viento.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del suceso.
- Solicitud de la documentación completa del piloto al mando y copiloto.
- Reporte de mantenimiento.
- Documentos de la tripulación:
  - Cedula de identidad, licencia del personal aeronáutico con habilitaciones, certificado médico, Bitácora de vuelo.
- Entrevista a la tripulación.
- Entrevista al controlador aéreo de guardia.
- Documentos del explotador.
- Solicitud del Certificado de matrícula, aeronavegabilidad, certificado de homologación acústica licencia de estación de radio y póliza de seguro.
- Certificado de conformidad de mantenimiento.
- Registro fotográfico de las condiciones externas de la estructura de la aeronave.



Fotografía 1. Posición de la Aeronave luego de la excursión





**Fotografía 2. Daños en la aeronave**



**Fotografía 3. Recorrido realizado por la aeronave**



**Fotografía 4. Rastro del recorrido de la aeronave antes de desprender el tren de nariz.**



Fotografía 5. Aeronave siendo remolcada

- La OMAC-N 220 AIRTECH SERVICIOS AÉREOS, C.A., se trasladó al lugar del suceso (SVPM) para realizar las experticias y análisis correspondientes a la aeronave luego de la excursión de pista. Obteniendo los siguientes resultados:
  1. Se observó desprendimiento de la horquilla y pistón del tren de nariz, así como daños en el mecanismo de activación y dirección del tren, todas las caras del pozo del tren de nariz se encontraron deformadas y desgarradas.



Fotografía 6. Daños en el tren de nariz

2. Ambos tubos pitot se encontraron desprendidos.



Fotografía 7. Tubos pitot

3. El sistema de seguro de tren arriba se encontró roto y desprendido.
4. El "radome" se encontró deformado y roto.



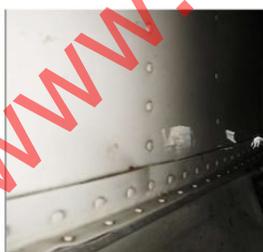
**Fotografía 8. Daños en el Radome**

5. Las antenas inferiores de la sección de nariz, se encontraron desprendidas.



**Fotografía 9. NOSE BAGGAGE**

6. La compuerta del tren principal derecho se encontró desprendida.



**Fotografía 10. NOSE WELL**

7. Ambos flaps solo presentaron daños ligeros.
  8. No se detectaron daños adicionales en el fuselaje de la aeronave.
- Se entregó la Cesión de Custodia Total de la aeronave DGOAST/2022/N°0073.

#### **Hallazgos durante el proceso de investigación:**

- EL CTA no se aseguró de que la tripulación tuviera conocimientos de las condiciones de la pista, específicamente lo relacionado al desplazamiento del umbral.

- No hubo un CRM efectivo.
- La tripulación no realizó un briefing previo al vuelo para definir qué acciones debían tomar en función de las condiciones meteorológicas ni de la condición de la pista.
- Desconocimiento por parte de la tripulación de las condiciones actuales de la pista.
- Debido al desplazamiento del umbral de 412 m, las dimensiones de la pista restante (598m) era insuficientes para realizar un aterrizaje seguro en este modelo de aeronave.
- La tripulación al mando aterrizó sin tomar en cuenta el desplazamiento del Umbral de pista.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para determinar las causas probables y los factores contribuyentes en la excursión de pista.

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:

Al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC):

1. Se recomienda realizar una escuela en tierra a la tripulación involucrada en la excursión de pista.

### **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 NAI 064/2022, 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, por el Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norte América.

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

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

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, 10 de noviembre de 2022

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