

EXPEDIENTE 067/2022

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE LOC-G

MATRÍCULA: YV3484

FABRICANTE DE LA AERONAVE: ISRAEL AIRCRAFT
INDUSTRIES

MODELO: WW1124

SERIAL: 362

EXPLOTADOR: AEROSUR, C.A.

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN
BOLIVAR, MAIQUETIA, EDO. LA GUAIRA

FECHA: 13/11/2022

HORA: 20:26 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 067/2022

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** 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° 067/2022**, 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 13 de noviembre de 2022 a las 16:26 UTC, la aeronave matrícula YV3484, fabricante: ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES, Modelo: WW 1124, Serial: 362, propiedad de AEROSUR C.A., despegó del Aeropuerto Internacional "José Leonardo Chirino", ubicado en la ciudad de Coro, Estado Falcón (SVCR), con destino al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI), con ocho (08) personas a bordo (piloto, copiloto y seis (06) pasajeros), después del aterrizaje el capitán al mando recibe la autorización por parte de la torre de control para salir de la pista por la Intersección E, al activar los frenos no funcionaron, el Cap los accionó nuevamente y funcionaron permitiendo el control de la aeronave y continuó su rodaje hacia la intersección F, próximos a la Intersección F los frenos y el Steering volvieron a fallar inmediatamente aplican el procedimiento establecido en el QRH y deciden apagar las turbinas y dejar que la aeronave siga con su inercia, quedando fuera de la calle de rodaje y atascada en la zona de grama de la Intersección F.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, fabricado por Israel Aircraft Industries, modelo WW 1124, serial N° 362, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A2SW Revisión 13 de fecha 17 de abril de 1980, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos



motores ubicados uno en el lado derecho y otro en el lado izquierda de la cono de cola, son Garret Air Research, modelo TFE-731-3-1G con un empuje máximo de 3,700 lbs. El peso máximo de despegue es de 23,500 lbs. 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.

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° 666 ELIKATY SERVICIOS AEREOS, C.A. ubicada en el Aeropuerto Metropolitano, Hangar, Parcela PEC 13+C174, Carretera Cua-Ocumare, Ocumare del Tuy, Estado Miranda; Siendo el ultimo de fecha 17 de noviembre de 2020.

La organización de Mantenimiento que se encargara de las revisiones, reparaciones y mantenimiento de la aeronave es la OMAC N° 656 S.C. INSTITUTO DE ESPECIALIDADES AERONÁUTICAS, ubicada en Avenida Vicente Landaeta Gil, Aeropuerto Internacional "General Jacinto Lara", Aeroclub Barquisimeto, Hangar N° A-10 y A-11, Barquisimeto, Estado Lara.

El piloto 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/ Instrumental Flight
- AC90 Capitán/ PIC
- WW24 Capitán/ PIC
- C500 J C550 Capitán/ PIC
- C560 Capitán/ PIC
- C650 Copiloto/ SIC

El copiloto 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/ Instrumental Flight
- C550 Capitán/ PIC
- BE20 Capitán/ PIC
- WW24 Copiloto/ SIC

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 0 KT, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

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 y registros de mantenimiento.
- Entrevista a la tripulación.
- Documentos del explotador.
- Certificado de matrícula y Aeronavegabilidad.
- Certificado de conformidad de mantenimiento.
- Certificado de homologación acústica.
- La JIAAC estuvo presente durante la extracción de la aeronave por parte de los Bomberos Aeronáuticos y con apoyo de la OMAC de PDVSA. (Imágenes 1 y 2) que se encontraba en el paño de grama de la intersección F.

Imagen 1



Imagen 2



- La JIAAC y la OMAC N° 656 S.C. INSTITUTO DE ESPECIALIDADES AERONÁUTICAS, realizaron las experticias y análisis correspondientes a la aeronave.
- Se realizó una inspección visual del fuselaje en busca de los daños ocasionados como consecuencia del atascamiento en el paño de grama y su subsecuente extracción, encontrando impactos al mismo y daños producto de fuga de líquido hidráulico a través de los paneles. (Imágenes 3, 4, 5 y 6)

Imagen 3



Daño por
Impacto

Imagen 4



Imagen 5



Imagen 6



Daños por
fuga de
líquido
hidráulico

- En la revisión de los sistemas hidráulicos se detectaron varias no conformidades.
 - El reservorio (tanque) de aceite hidráulico se encontraba vacío. (Imágenes 7 y 8)

Imagen 7



Reservorio Vacío

Imagen 8



Reservorio Lleno



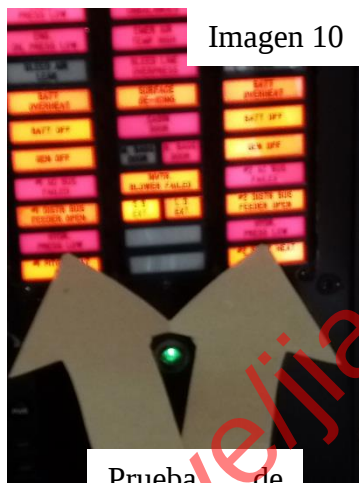
- Una de las indicaciones lumínicas en el tablero de baja de presión de aceite no enciende. (Imágenes 9 y 10)

Imagen 9



Condiciones
Operativas
Normales

Imagen 10



Prueba de
encendido de
Bombillos

- Rastros de fugas anteriores (Imágenes 11 y 12).

Imagen 11



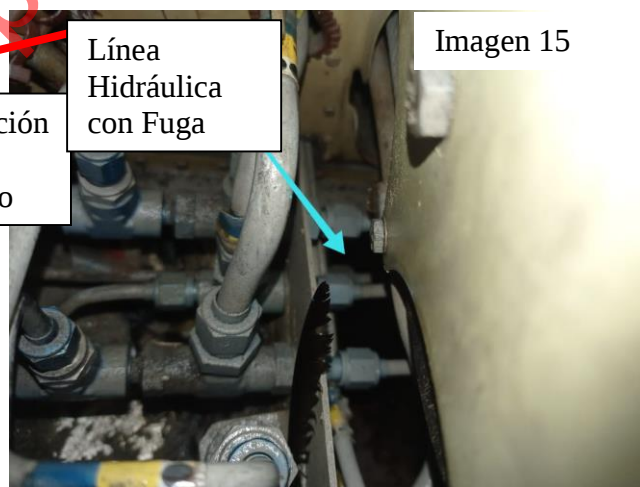
Imagen 12



- Se realiza llenado del reservorio de Aceite hidráulico para prueba del sistema en busca de fugas. (Imagen 13)



- Se detecta una fuga de Aceite Hidráulico en la línea que alimenta La Válvula de Control Anti-Skid. (Imagen 14 y 15)



Acumulación
de Aceite
Hidráulico

Línea
Hidráulica
con Fuga

- Se realiza prueba de la Valvula #2 (RE), para Verificar confirmar la falta del alerta luminoso en el tablero. (Imagen 16, 17, 18 y 19)

Imagen 16



Señal Lumínica antes de la prueba

Imagen 18



Imagen 17



Imagen 19



Señal Lumínica Durante la prueba

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 Propietario/Explotador:

- Cambiar la línea de Aceite Hidráulico que presenta la fuga.
- Cambiar la Válvula #2 (RE), para activar el sistema de Advertencia Lumínica en el Tablero del Cockpit.



La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para la elaboración del Informe final.

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° 067/2022., 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, 21 de noviembre de 2022



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 hechos con
el deseo de conocer, de saber cómo y por
qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

