

EXPEDIENTE 079/2022

INFORME PRELIMINAR

CLASIFICACIÓN DEL SUCESO: INCIDENTE GRAVE
TAXONOMÍA: SCF-NP (FALLA O MAL
FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA/ NO MOTOR
COMPONENTE .

MATRÍCULA: YV3123

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT

MODELO: 300

SERIAL: FA209

EXPLOTADOR: 310, C.A.

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL OSCAR

MACHADO ZULOAGA, CHARALLAVE EDO. MIRANDA

FECHA: 30 DE DICIEMBRE DEL 2.022

HORA: 21:45 UTC



JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES



INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN **JIAAC EXPEDIENTE N°079/2022**

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **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 expediente **N°079/2022**. 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.**

RELATO DEL SUCESO:

El día 30 de Diciembre del 2.022, siendo aproximadamente las 21:45 UTC en tiempo universal coordinado, con su significado en inglés **“Coordinated Universal Time”**, la aeronave con matrícula: **YV3123**, fabricación: **Beech Aircraft**, modelo: **300**, serial: **FA209**, propiedad: de la compañía **“310”, C.A.** En fase de aproximación al Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga (SVCS), en Charallave Edo. Miranda, el piloto recibe la autorización por parte de la Torre de Control para aterrizar, en la senda de planeo para realizar el procedimiento del despliegue de los trenes de aterrizaje, observa que se encienden las tres (3) luces verdes indicando trenes abajo pero no asegurados, ya que la perilla de la palanca indica luz roja (fija), esto significa que no está asegurado, inmediatamente el Cap. al mando aplica el procedimiento establecido en el QRH y proceden a utilizar la palanca de bombeo hidráulico por emergencia para el aseguramiento de trenes abajo, para poder completar el



Aterrizaje sin novedad. La aeronave realizaba un vuelo local de comprobación para los ajustes de mantenimiento de la aeronave.

La aeronave fabricada por Beech Aircraft, modelo: 300, Serial. FA209, categoría: Normal según él, Certificado Tipo: **Nº A24CE**, emitido por la Federation Aviation Administration (**FAA**) como estado de diseño.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba en un vuelo de comprobación y aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad, **Nº de control 014130**, con una vigencia hasta el 12 de Jul del 2.023, emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (**INAC**), como Autoridad Aeronáutica, más 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, según lo indicado por el fabricante, de la aeronave fue a la OMAC-Nº 182 Servicios Aeronáuticos Jet Will, C.A. Ubicada en el Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga" Ubicado en Charallave, Edo. Miranda. De acuerdo a la lista de capacidad certificada por el INAC, Nº 182, limitada al mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo, (Excluyendo reacondicionamiento, reparación mayor y alteración) únicamente para los mantenimientos preventivos de los motores, e instalados en la aeronave descritas, según la literatura técnica actualizada del fabricante.

El piloto poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto T.L.A. (**Transporte de Línea Aérea-Avión**) con habilitaciones vigentes en Vuelo Instrumental, monomotores terrestres (C206, C172), BE20, BE350, BE30, BE9L Capitán/PIC, expedidas el 24Feb/2023, emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana, conforme a la normativa internacional, vigente. Con 49 años de edad y una experiencia de vuelo con 8.900, horas totales. También con 6.617 horas como piloto al mando. y 1.600 Horas en el tipo de aeronave del suceso.



Durante el proceso de investigación, se realizaron las siguientes actividades:

1. Registro de Notificación por parte de la **Dirección General de Administración del Transporte (JIAAC)** con sede en el Ministerio del Poder Popular para el Transporte
2. Registro del Suceso
3. Se realizó entrevista al Piloto con su respectiva bitácora
4. Registro fotográfico y video del “Pilot’s Inboard subpanel y Landing Gear Position and Warning System” (**Subpanel Intraborda del piloto y Sistema de Advertencia y Posición del Tren de Aterrizaje**) de la Aeronave.
5. Se verificó el “**TROUBLE SHOOTING**” o caza fallas del sistema de operación para identificar la causa, según el manual del fabricante y la categoría del suceso.
6. Se observó y se verificó el “Downlock Switch”, (**interruptor de bloqueo**) el cual se encuentra ubicado en la pierna del tren principal y es la que da la indicación del tren asegurado, el cual era la causa probable de la falla.
7. Se otorgó la Cesión de Custodia Total al Explotador.
8. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la Gerencia de Mantenimiento:
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de Aeronavegabilidad
 - Certificado de Homologación de Acústica
 - Estación de Radio
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificados del CCM (Certificado de Conformidad de Mantenimiento)
 - Peso y Balance
 - Control de Directivas de Aeronavegabilidad.
 - Control de Componentes (Casco, Motor y Hélice, Hard Time)
 - Control de Equipos de Aviónica.





Fig. 1 Panel de Instrumentos de la Aeronave



Fig.2 Palanca del Tren de Aterrizaje



Fig.3 Palanca de Emergencia y Retracción de Trenes Hidráulico.



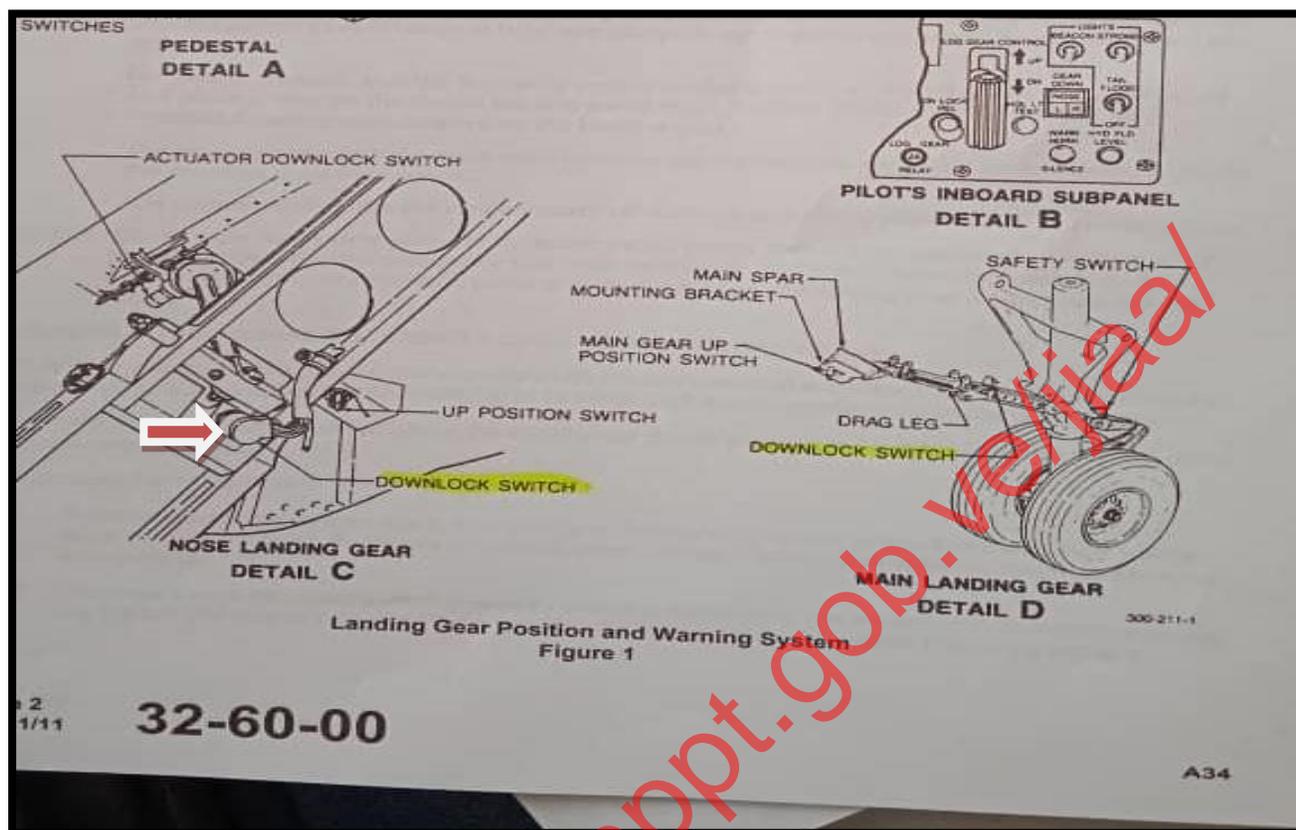


Fig.4 Landing Gear Position and Warning System

Acción correctiva de los Técnicos en Mantenimiento, para la acción terminante de la falla en el tren de aterrizaje de la Aeronave YV3123, Beechcraft.

Durante el proceso de investigación e inspección a la aeronave con respecto a la falla o mal funcionamiento de la luz de tren abajo pero no asegurado, se realizó la revisión de los trenes, colocando la misma en los soportes del gato en los tres puntos para las retracciones arriba y abajo para la verificación del Micro-Switch de bloqueo para asegurar los trenes principales y de nariz corroborando el correcto funcionamiento del sistema antes descrito.

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

MEDIDAS PREVENTIVAS AL EXPLOTADOR Y GERENCIA DE MANTENIMIENTO:

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



El “Downlock Switch”, (**interruptor de bloqueo**) o sensores eléctricos se encuentran expuestos al medio ambiente y vibración, para evitar desajustes y minimizar este tipo de ocurrencias, se recomienda la inspección del sistema a la hora de algún servicio “No ruting Ítems”.

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-F079/2023** correspondiente al expediente N° 070, 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:

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño 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)** 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 JIAA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.



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

