

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV2310

FABRICANTE DE LA AERONAVE: SWEARINGEN AVIATION

MODELO: SA227-TT

SERIAL: TT-468A

EXPLOTADOR: INVERSIONES CEGUI C.A

LUGAR: En ruta SVAC- SVCS

FECHA: 16/04/2022

HORA: 20:18 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°017/2023

El presente informe provisional 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°.017/2022**. 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 día 16 de Abril de 2022, siendo las 19:30 UTC, la aeronave matrícula **YV2310**, fabricante: **SWEARINGEN AVIATION**, modelo: **SA227-TT**, serial: **TT-468A**, propiedad: **INVERSIONES CEGUI, C.A.** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO "OSWALDO GUEVARA MUJICA"**, ubicado en **ACARIGUA, EDO. PORTUGUESA (SVAC)** con destino al **AEROPUERTO INTERNACIONAL "OSCAR MACHADO ZULOAGA" (SVCS)**, ubicado en **Charallave EDO. MIRANDA** inició la carrera de despegue con dos (02) personas a bordo (Piloto, copiloto y dos (02) tripulantes de cabina), con un tiempo estimado en ruta de cuarenta y cinco minutos (45 min), 3.500 libras de combustible y 4,30 horas de autonomía.

A las **20:18 UTC**, en fase de aterrizaje durante el recorrido, se desprendió el perno de sujeción de la pierna derecha del tren de aterrizaje principal, quedando con libre movimiento, lo que produjo que la aeronave hiciera un giro a la derecha y saliera hacia la zona de seguridad. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con ligeros desperfectos.

La aeronave fabricada por **SWEARINGEN AVIATION**, modelo: **SA227-TT**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación Comercial–Uso Corporativo**, Certificado Tipo: **N° 014084**, emitido por la **FAA, Federal Aviation Regulations** de fecha **31 de mayo de 2021**.



La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**Nº de Control 014084**) emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, fabricación y diseño EEUU, sus dos motores Garrett : modelo TPE331-10U-513G. Bajo el certificado tipo A5SW, emitido por la autoridad aeronáutica de los estados unidos de Norteamérica.

La **Organización De Mantenimiento De Aeronáutica Civil (OMAC)** que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N 258. AVIOCENTER SERVICIOS AÉREOS, C.A.** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR", HANGAR DE LASER AIRLINES, MAIQUETÍA, ESTADO VARGAS.**

El piloto al mando con 51 años de edad, poseía certificación médica y licencia de piloto transporte de línea aérea- avión comercial, instructor de vuelo instrumental simulado, vigentes 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, monomotores terrestre (C172); multimotores terrestres (BE58;PA31) CAPITAN/PIC;(C500;BE9L/BE10; SW2/SW3; AC80/AC90) con 5.200 horas totales y 800 horas como piloto al mando en el tipo de aeronave en el cual se presentó el incidente.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso.**
- Se realizó entrevista y llenado de formato de entrevista para Piloto.
- **Se obtuvo la siguiente documentación de la tripulación involucrada en el suceso (Piloto y Copiloto):**
 - ✓ Cédula de Identidad.
 - ✓ Licencias
 - ✓ Certificados médicos.
 - ✓ Copias de las Bitácoras.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV2310:**
 - ✓ Certificado de Matrícula.
 - ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.
 - ✓ Certificado de Explotador.
 - ✓ Certificado de Homologación Acústica.
 - ✓ Póliza de Seguros.

- **Se obtuvo la siguiente Documentación de la OMAC N°258: AVIOCENTER SERVICIOS AEREOS, C.A.**
 - ✓ **Certificado de OMAC**
 - ✓ **Se entregó la cesión de custodia total N°. DOGAST/2022/N°.016 al representante legal de la Empresa**
 - ✓ **Lista de capacidades.**
 - ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV2945:**
 - Control de directivas de aeronavegabilidad.
 - Control del cumplimiento de mantenimiento programado.
 - Control de componentes.
 - Orden de mantenimiento.
 - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
 - Certificado de conformidad de mantenimiento.



Imagen 1.

**Mecanismo de sujeción de
pierna derecha suelto**



Imagen 2.

**Trabajo improvisado para
movilizar la aeronave**



Imagen 3.

**Aeronave en hangar para
reparación**

- ✓ **Se entregó la cesión de custodia total N°. DOGAST/2022/N°.016 al representante legal de la Empresa**

Causa Probable: Factor material debido a la fractura del perno de sujeción de tren de aterrizaje derecho.

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:

A la Empresa Inversiones Cegui, C.A.:

1. Implementar un procedimiento efectivo que permita la verificación regular del estado físico de la aeronave y sus componentes antes de realizare el vuelo.
2. Exigir a sus proveedores de mantenimiento aeronáutico un exhaustivo y riguroso control de componentes con vida limitada, así como el debido cumplimiento de las tareas programadas y, servicie bulletin y directivas de aeronavegabilidad.

Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación del caso.



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 16 de Abril del 2023

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>



“El investigador 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