Gran Misión Transporte Venezuela
G-20012311-7

EXPEDIENTE 022/2021

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE
SCF-NP

MATRÍCULA: YV1844

FABRICANTE DE LA AERONAVE: Letecke Zavody A.S

MODELO: L410 UVP

SERIAL: 11-14

EXPLOTADOR: Air Transport Iglesias, S.A.

LUGAR: Aeródromo La Paragua (SVGA), La Paragua, Estado Bolívar.

FECHA: 08 de Julio de 2021

HORA: 22:15 UTC

JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL DE VENEZUELA

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

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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE DE AVIACIÓN
JIAAC EXPEDIENTE N°022/2021

El presente informe provisional refleja las actuaciones iníciales 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°.022/2021**. 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 **8 de Julio de 2021**, siendo las **20:30 UTC**, la aeronave matricula: **YV1844** fabricante: **LETECKE ZAVODY A.S**, modelo: **L410 UVP**, serial: **11-14**, propiedad: **AIR TRANSPORT IGLESIAS, S.A** con plan de vuelo desde **AEROPUERTO LA PARAGUA (SVGA)** ubicado en **LA PARAGUA**, **ESTADO BOLIVAR** hacia la **PISTA** de la población **SAN SALVADOR DE PAÚL, ESTADO BOLIVAR** con dos (2) personas a bordo (Piloto, copiloto), con un tiempo estimado en ruta de veinticuatro minutos (0,24min), 1.543 libras de combustible y 02:30 horas de autonomía.

A las 21:00 UTC, En fase de aproximación a su destino pista san salvador, la tripulación de mando al intentar configurar la aeronave para el aterrizaje, se percatan queno se desplegó el tren de aterrizaje al ser accionada la palanca de operación normal del sistema. Esta acción fue realizada tres veces sin éxito, decidiendo el piloto al mando retornar al aeródromo de origen donde la empresa tiene desplegado su equipo técnico. Al sobrevolar el aeródromo de La Paragua para iniciar la aproximación, intentó nuevamente desplegar el tren de aterrizaje haciendo uso de la

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

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

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

palanca de operación normal del sistema y no funcionó. Decidió entonces hacer uso del procedimiento de emergencia de despliegue del tren, siguiendo la lista de chequeo correspondiente. El tren de aterrizaje se desplegó con éxito al completar el procedimiento, presentando indicación visual de tren abajo y asegurado, decidiendo el piloto orbitar sobre el campo para aligerar el peso de la aeronave, consumiendo el combustible de los tanques. Finalmente, la aeronave completó el aterrizaje a las 22:09 UTC sin ninguna otra novedad, sus tripulantes ilesos y con la falla anteriormente mencionada. (**SCF-NP**).

La aeronave fabricada por **LETECKE ZAVODY A.S**, modelo: **L410 UVP**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación Comercial – Servicios Especializados de Transporte Aéreo - Otro**, Certificado Tipo: **EASA.A.026**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente **(Nº de Control 013786)** 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: **REPUBLICA CHECA**, con una capacidad para **17** pasajeros, sus dos motores **Turbohélice** ubicados en la parte inferior de ambas alas, son **Walter Engines A. S**, modelo **M601D**, con una potencia máxima de **559 kW**, Envergadura de **19,47 m** (**63,9 ft**), y peso máximo de despegue de **7.000 kg** (**15.432 lb**). La aeronave es de uso comercial para transporte de carga.

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 052: AEROSERVICIOS DAYTONA C.A.** ubicada en el **AEROPUERTO METROPOLITANO VÍA CUA-SANTA BARBARA, OCUMARE DEL TUY, ESTADO MIRANDA**.

El piloto al mando con 63 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 Terrestres (PA28/C208/C162), Multimotores Terrestres (BN2), Capitán C208/BN9L/L410 y 4.003 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 27.047 horas totales.

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

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

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

El copiloto al mando con 27 años de edad poseía certificación médica y licencia de piloto comercial – avión, 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: Monomotores Terrestres (C182/C206), L410/C500 como Copiloto y Vuelo Instrumental.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto La Paragua (SVGA).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso**.
- Se realizó entrevista y llenado de formato de entrevista para la tripulación.
- **Se obtuvo la siguiente documentación de la tripulación involucrada en el suceso (Piloto y Copiloto):**

  - ✓ Cédula de Identidad.
  - ✓ Licencias
  - ✓ Certificados médicos.
  - ✓ Recurrentes.
  - ✓ Bitácora.
  - ✓ Certificados de capacitación inicial.

- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV1844**:

  - ✓ Certificado de Matrícula.
  - ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.
  - ✓ Certificado de Explotador.
  - ✓ Licencia de Radio frecuencia.
  - ✓ Certificado de Homologación Acústica.
  - ✓ Póliza de seguro.
  - ✓ Lista de pasajeros.
  - ✓ Plan de vuelo.
  - ✓ Reporte meteorológico en toda la trayectoria del vuelo.
  - ✓ Factura de suministro de combustible.

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

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

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

- **Se obtuvo la siguiente Documentación** de la **OMAC-N 052: AEROSERVICIOS DAYTONA C.A.**

  - ✓ **Certificado de OMAC**
  - ✓ **Lista de capacidades.**
  - ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV1844:**
    - Control de directivas de aeronavegabilidad.
    - Control del cumplimiento de mantenimiento programado.
    - Control de componentes.
    - Orden de mantenimiento.
    - Certificado de peso y balance.
    - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
    - Certificado de conformidad de mantenimiento.
    - Certificados de control de equipos de aviónica.

Durante la inspección para validación de las acciones correctivas de mantenimiento, en referencia al reporte “falla del sistema de retracción al intentar desplegar el tren de aterrizaje” y siguiendo las instrucciones del manual de mantenimiento, se realizaron los siguientes procedimientos:

1. Se realizó inspección visual y fijación fotográfica de la condición de la externa de la estructura de la aeronave y alojamiento del tren de nariz sitio donde se observaron daños en el cableado del tren de aterrizaje.
2. Se realizó video y fijación fotográfica en la cabina de mando de la aeronave donde el piloto al mando y el copiloto explican con la lista de chequeo del QRH a mano, los procedimientos seguidos para desplegar el tren de aterrizaje usando el sistema alterno de emergencia.
3. Se hicieron verificaciones al sistema de retracción del tren de aterrizaje, usando el Manual de Mantenimiento L410 UVP 32.30.00 comprobando que no hay otra falla en el sistema eléctrico o en el sistema hidráulico del tren de aterrizaje.
4. Se entregó la Cesión de Custodia Total de la Aeronave **DGOAST/2021/N° 0024** al Explotador.

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

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

Imagen 1: Aeronave en fijación fotográfica
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2021

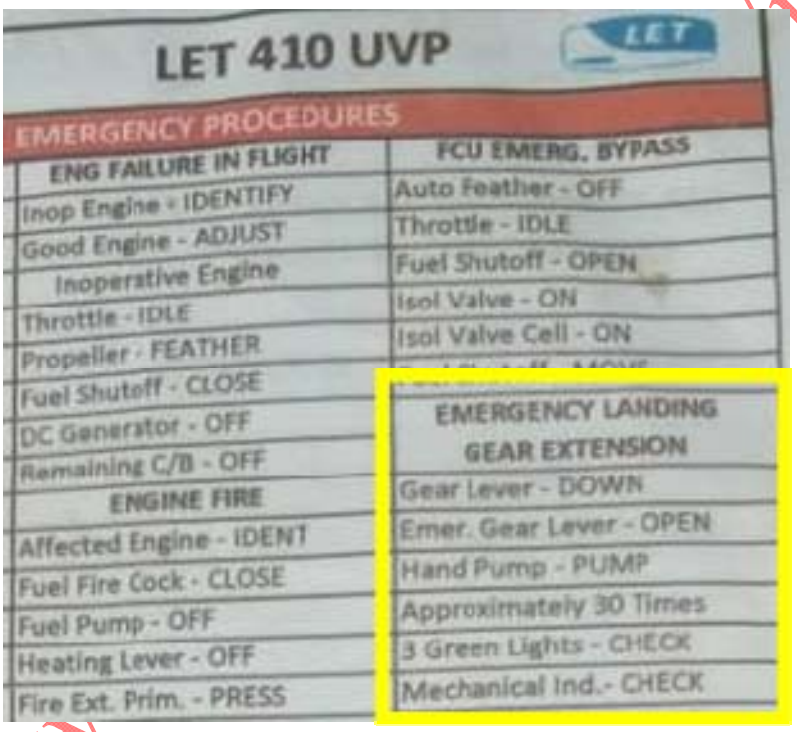

Imagen 2: Procedimiento para el despliegue del tren de aterrizaje usando el sistema de emergencia
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2021

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

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

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

Imagen 3: Daño por rozamiento del cableado del sistema de retracción
http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/ rgado. **Año:** 2021

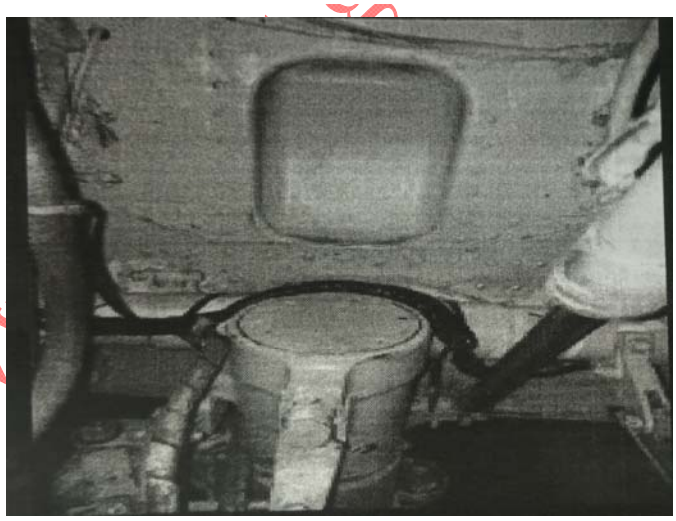

Imagen 4: Cambio de cable y revestimiento
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2021

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

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

La Junta Investigadora De Accidentes E Incidentes De Aviación Civil (JIAAC), en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa a la aeronave pudo determinar lo siguiente:

- La causa probable del incidente fue el rozamiento en el aislante del cableado del sistema de retracción, producido por la cinta de fijación (**tie rack**) esto facilitó la formación de un arco eléctrico de los cables a la lámina inferior, dando así como consecuencia que dejara de funcionar el circuito eléctrico del sistema de retracción del tren de aterrizaje imposibilitando el movimiento por actuación normal.

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

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 8 de Julio de 2022

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

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

Gran Misión Transporte Venezuela
G-20012311-7

CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de Miranda, Torre MPPT, Piso 20, Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte, 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

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

María Méndez De Santis