

EXPEDIENTE 045 /2023

# INFORME

**INCIDENTE**  
**SCF - NP**

**MATRÍCULA: YV2660**

**FABRICANTE DE LA AERONAVE: ROCKWELL**

**INTERNATIONAL**

**MODELO: 690B**

**SERIAL: 11539**

**EXPLOTADOR: CONSTRUCTORA LA PISTA C.A**

**LUGAR: EN FASE DE ATERIZAJE PISTA 10 L DEL  
AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLÍVAR",**

**MAIQUETIA, EDO LA GUAIRA**

**FECHA: 13/08/2023**

**HORA: 21:58 UTC**



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES**

## INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 045/2023

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES** 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°045/2023**. 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 agosto de 2023**, la aeronave matrícula **YV2660**, fabricante: **Rockwell International** modelo: **690B**, serial: **11539**, propiedad de: **Constructora La Pista C.A**, con plan de vuelo desde la Base Aérea Mayor Buenaventura Vivas (SVSO) ubicado en Santo Domingo del Táchira, Estado Táchira hasta el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI) ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira, con 8 personas a bordo (un (01) Piloto, un (01) Copiloto y seis (06) pasajeros), un tiempo estimado de ruta de 01:35 Horas, una autonomía de 05:30 Horas y un peso máximo al despegue de 9694 kg. Posterior al aterrizaje por la pista 10 L en SVMI, aproximadamente a las 21:58 UTC, la tripulación observa una perforación en la pista (hueco) entre la intercepción Bravo y Charlie, a continuación, se percatan de que el neumático del tren de nariz se desinfló, procediendo a asegurar la aeronave, resultando sus ocupantes ilesos y la aeronave con daños menores.





**Figura 1.** Condición del Neumático y Rin del tren de nariz YV2660.  
**Fuente:** investigador Encargado. **Año:** 2023



**Figura 2.** Lugar aproximado donde se detuvo la aeronave YV2660.  
**Fuente:** investigador Encargado. **Año:** 2023





La aeronave fabricada por Rockwell International, modelo: 690B, categoría de la aeronave: TRANSPORTE. Categoría Operacional: AVIACIÓN GENERAL-USO COORPORATIVO. Certificado Tipo: 2A4 emitido por FAA. 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.

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave, fue la Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N°666 **ELIKATY SERVICIOS AEREOS, C.A.** ubicada en el Aeropuerto Metropolitano, Ocumare del Tuy, Estado Miranda.

El Piloto al mando de 48 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (TLA) emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **AC90 CAPITAN / PIC**
- **Vuelo Instrumental**

El Primer Oficial de 34 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial - Avión emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **AC90 Copiloto/SIC**
- **B350 Copiloto/SIC**

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran VMC (Condiciones meteorológicas de vuelo visual), con visibilidad ilimitada con poca nubosidad y viento en calma.

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

1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto y primer oficial:
  - Cédula de identidad.
  - Licencias.
  - Certificados Médicos.
  - Bitácora de vuelo.
  - Plan de Vuelo.
2. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV2660:**
  - Certificado de matrícula.
  - Certificado de aeronavegabilidad.
  - Licencia de estación de radio de la aeronave.
  - Póliza de seguro de la aeronave.
  - Certificado de Homologación Acústica.



- Peso y Balance.

3. Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N°666 :

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
- Lista de capacidades aprobada de la OMAC
- Control de Componentes de la Aeronave.
- Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
- Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
- Trazabilidad y ficha técnica de los Neumáticos instalados.

4. Se realizó inspección de la trayectoria de la aeronave durante el aterrizaje, evidenciándose grietas en la pista 10 L.



**Figura 3.** Grietas en la pista 10 L  
**Fuente:** Investigador Encargado. Año: 2023



**Figura 4.** Grietas en la pista 10 L  
**Fuente:** Investigador Encargado.  
Año: 2023

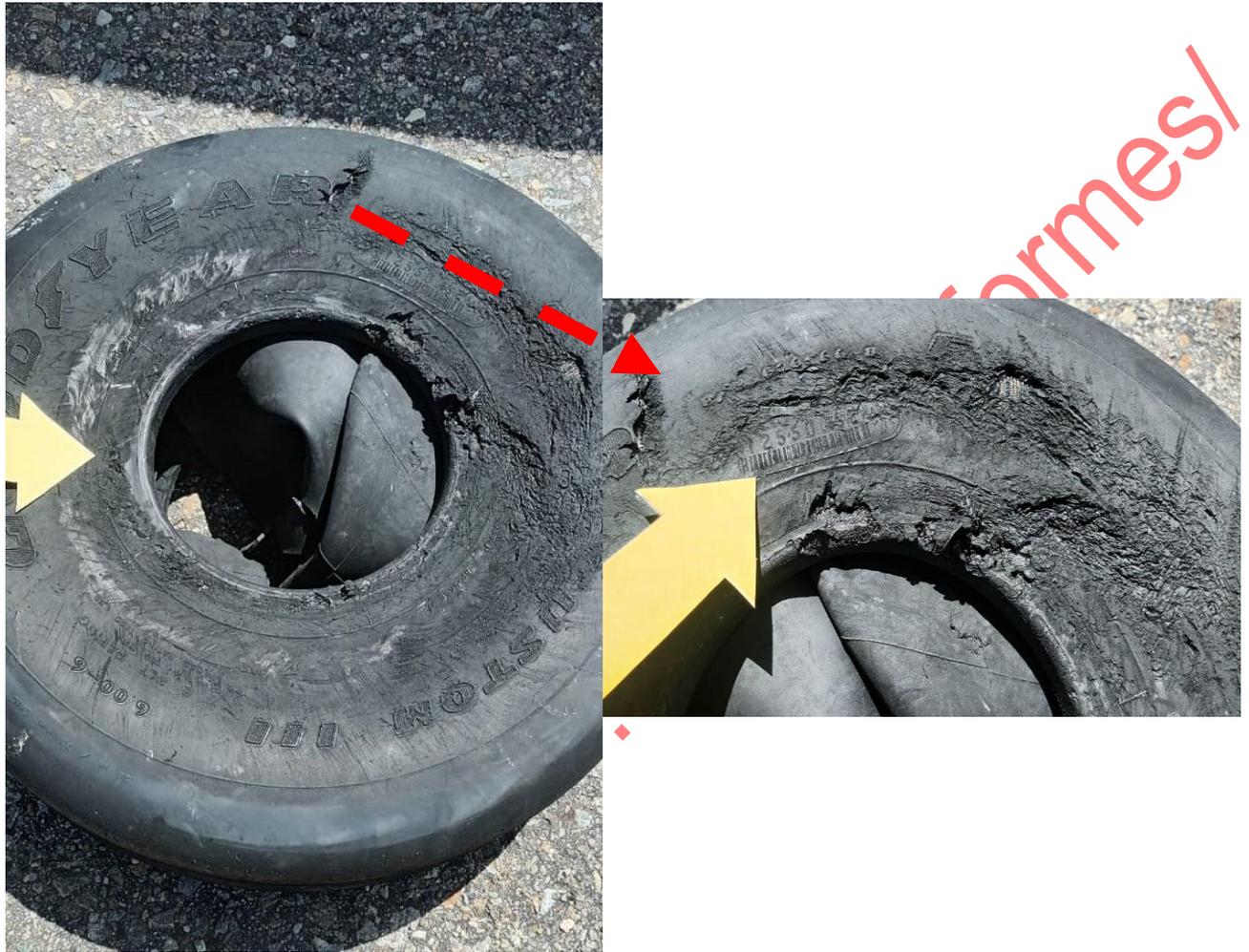
5. Se realizó inspección preliminar de la aeronave YV2660, evidenciándose los siguientes daños:
- a. Daños en el rin del tren de nariz.



**Figura 5.** Daños en el rin 1 del tren de nariz del YV2660  
**Fuente:** Investigador Encargado. Año: 2023



b. Neumático tren de nariz con daños producto de la fricción con el rin y el asfalto.



**Figura 6.** Daños en el neumático del tren de nariz YV2660

**Fuente:** Investigador Encargado. Año: 2023

6. Durante la revisión documental se constató la fecha de instalación y adquisición del neumático:

N° de neumático	Fecha de instalación	Fecha de adquisición
1	07 de julio de 2023	26 de mayo de 2022



7. Se verifico el proceso de almacenamiento de los neumáticos en el depósito.



**Figura 7.** Almacén OMAC N° 666.

**Fuente:** Investigador Encargado. Año: 2023

8. Durante la inspección del neumático se pudo evidenciar marcas (cortes) similares a lo que establece el fabricante como las dejadas por FOD.

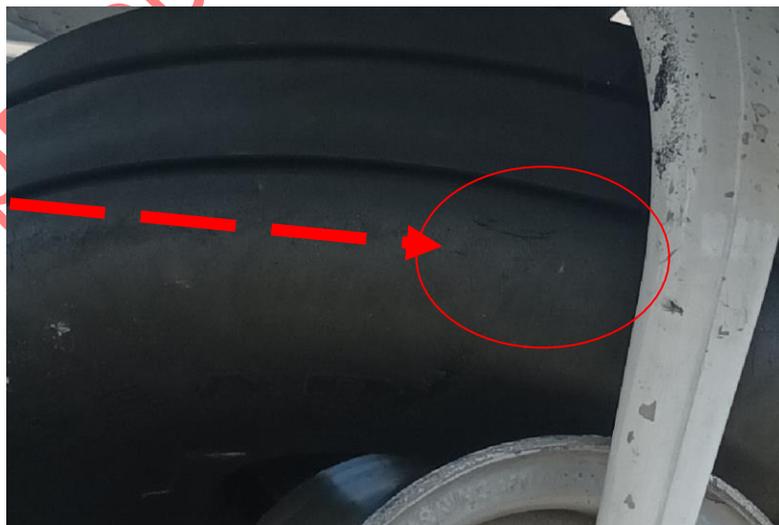
**Tread Conditions**



**Cuts**

Penetration by a foreign object.

Action: See Section 5, Inspection, Storage and Shipping;  
Inspecting Mounted Tires; Tread Cuts.



**Figura 8.** Grietas en el Neumático.

**Fuente:** Investigador Encargado. Año: 2023

El fabricante de los neumáticos Goodyear en su manual de Cuidado y Mantenimiento, establece que el daño por objetos extraños (FOD, por sus siglas en inglés) es la causa más común de cambios anticipados de los neumáticos. Los agujeros o las grietas en el pavimento o el asfalto, o los escalones del pavimento al suelo pueden causar daños en los neumáticos.



Con base a lo anteriormente expuesto, la JIA determinó que el factor causal del incidente fue:

- a. Capa asfáltica de la pista deteriorada.

La junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, a partir de los hallazgos y evidencias recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

#### **A la Organización de Mantenimiento Aeronáutica:**

1. Establecer un procedimiento para el control de llenado y mantenimiento de la presión de los neumáticos, para asegurarse que los neumáticos permanezcan inflados dentro de las presiones especificadas en el manual de mantenimiento de la aeronave.

#### **Al Explotador:**

1. Realizar el chequeo 360 previo a cada vuelo, a fin de verificar visualmente si todos los neumáticos están inflados. Asimismo, solicitar a la OMAC la verificación continua de las presiones de los neumáticos, a fin de alargar la vida útil de los mismos. Este chequeo debe realizarse en base a lo establecido por el fabricante, hangarizado y previo al vuelo, es decir, los neumáticos deberían estar a temperatura ambiente.

#### **Autoridad Aeroportuaria. Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía. IAIM**

1. En base a la inspección evaluar la posibilidad de hacer la recuperación total de la carpeta de rodamiento y las fallas estructurales que presenta la pista 10 L.

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

#### **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° 045/2023.**, 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.**





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, 14 de agosto de 2.023

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



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](mailto: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