

EXPEDIENTE 051/2023

INFORME

INCIDENTE GRAVE ARC

MATRÍCULA: YV2386

FABRICANTE DE LA AERONAVE: PIPER AIRCRAFT
CORPORATION

MODELO: PA28R-200

SERIAL: 28R-35770

EXPLOTADOR: AIRCRAFT ENGINES C.A

LUGAR: AEROPUERTO NACIONAL DE CANAIMA,
CANAIMA, ESTADO BOLIVAR (SVCN)

FECHA: 24/08/2024

HORA: 21:28 UTC



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



INFORME DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 051/2023

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° **051/2023**, 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 24 de agosto de 2023 a las 21:00 UTC, la aeronave matrícula YV2386, fabricante: PIPER AIRCRAFT CORPORATION, Modelo: PA28R-200, Serial: 28R-35770, propiedad de AIRCRAFT ENGINES C.A., inicio carrera de despegue con plan de vuelo desde el Aeródromo "La Paragua", ubicado en la Paragua, Estado Bolívar (SVGA), con destino al Aeropuerto de Uruyen, ubicado en Uruyen, Estado Bolívar (SVUY), con una persona a bordo (piloto) y con una autonomía de 03:00 hrs., y un peso máximo de despegue de 975 kg (2.150 lb). Encontrándose la aeronave en ruta (SVGA – SVUY), el capitán al mando se percata que hay un problema con la extensión del tren de aterrizaje, observando que las luces verdes de tren asegurado no estaban encendidas, es por ello que decide realizar el aterrizaje en el Aeropuerto de Canaima (SVCN), solicita a la torre de control autorización para aterrizar en la zona de granza la cual es aprobada aterrizando sin el tren de aterrizaje desplegado a las 21:28 UTC, resultando la aeronave con daños por determinar y el piloto ileso. (ARC / MTOW 0-2250 kg)

La aeronave es un monomotor terrestre propulsado por un motor de cilindros opuestos, fabricado por PIPER AIRCRAFT CORPORATION, modelo PA28R-200, serial N° 28R-35770, categoría de la aeronave: TRANSPORTE. Categoría Operacional: AVIACIÓN GENERAL – USO PRIVADO, Certificado Tipo FAA 2A13 Revisión 63 de fecha 28 de Septiembre de 2021, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Su motor está ubicado en la parte delantera de la aeronave, es LYCOMING,





modelo O-320-E2A con un empuje máximo de 119 kW. El peso máximo de despegue es de 2.150 lb (975 kg).

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 OMAC-N 668 AIRCRAFT ENGINES, C.A., ubicada en el Aeropuerto Internacional Arturo Michelena, Aeroclub Valencia, Hangar 107, Valencia, Estado Carabobo.

El piloto con 27 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula INAC, conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- PA28R

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:

1. Notificación del Incidente Grave a los Estados (**Expediente: N°051/2023**) el día **24/08/2023**.
2. Se solicitó copias de los siguientes Documentos al piloto:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificados Médicos.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
3. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV2386:**
 - 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.
4. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N 668 AIRCRAFT ENGINES:**
- 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.
5. Se realizó entrevista con el piloto de la aeronave.
6. Se realizó fijación fotográfica de la aeronave, con el fin de identificar el estado físico de la aeronave luego del aterrizaje sin tren de aterrizaje desplegado. **(Imagen 1, 2 y 3)**
7. Se realizó el traslado de tres (03) Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (TMA) desde la base operacional de la OMAC (SVVA) hasta el sitio del suceso (SVCN).
8. Se efectuó inspección de tren de aterrizaje y retracción de acuerdo al Service Manual **753-586 REV N° PRO080131**, a través de la Orden de Trabajo N° **AE-08-2023-039**. **(Imagen 4 y 5)**
9. Se evidenció que el micro switch del tren principal tuvo pérdida de seguro, esto ocasionó que el tren de aterrizaje no se pudiera desplegar. **(Imagen 6)**
10. Se efectuó reemplazo de micro switch de tren principal según hoja de reporte Forma **AE-005**.
11. Se realizó chequeo y retracción de trenes con resultados satisfactorios.
12. Se entregó Cesión de Custodia Total de la Aeronave **(DGOAST / 2023 / 0063)**.





IMAGEN 1



IMAGEN 2



IMAGEN 3

Imagen 1, 2 y 3: Fijación fotográfica luego del suceso
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023

AIRCRAFT ENGINES
OMAC-N # 668 / J-41171874-2

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO (CCM)

YV2386		FECHA DE RETORNO SERVICIO: 29/08/2023		TAC 2288,1 Hrs	OIT N° AE-08-2023-039		
FUSELAJE	2288,1 Hrs	MARCA	PIPER AIRCRAFT CORPORATION	MODELO	PA28R-200	S/N°	28R-35770
MOTOR	196,2 Hrs	MARCA	AVCO LYCOMING AIRCRAFT ENGINE	MODELO	IO-360-C1C	S/N°	L-7243-51A
HÉLICE	196,2 Hrs	MARCA	HARTZELL	MODELO	HC-C3YR-1RF	S/N°	DY4957B
MOTOR	TSN:	TSO:		HELICE	TSN:	TSO:	

Se efectuaron los siguientes trabajos:

- SE EFECTUÓ INSPECCIÓN DE TREN DE ATERRIAJE Y RETRACCIÓN DE ACUERDO AL SERVICE MANUAL 753-586 REV N° PRO080131.

Todos los detalles se encuentran archivados bajo la Orden de Trabajo N° AE-08-2023-039.

"Certifico que la Aeronave Marca: PIPER AIRCRAFT CORPORATION, Modelo: PA28R-200, Matricula: YV2386, S/N°: 28R-35770, Ha sido inspeccionado (a) de acuerdo de acuerdo con los trabajos arriba descritos y se certifica que los trabajos efectuados han sido concluidos de manera satisfactoria de acuerdo a los datos de mantenimiento aplicables, de cumplimiento con la RAV 43."

NOMBRE Y APELLIDO	LICENCIA
TEC. INYER PEÑA	T.M.A. II 22.614.976

SELO DE LA OMAC
OMAC-N # 668
RIF. J.411718742

IMAGEN 4

IMAGEN 5



Imagen 4 y 5: Inspección de tren de aterrizaje y retracción, Certificado de Conformidad de Mantenimiento (CCM)

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023





Imagen 6: Micro Switch con el seguro perdido
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



Imagen 7: Reemplazo del micro switch de tren principal
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



Imagen 8: Resultado satisfactorio de la inspección y retracción de tren principal

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

La Junta Investigadora de Accidentes (JIA), y en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa, pudo determinar lo siguiente

- El micro switch del tren de aterrizaje principal perdió el seguro debido a un aterrizaje fuerte en la pista del campamento Kavak el mismo día, el piloto no contaba con la accesibilidad suficiente para poder realizar el chequeo visual de la aeronave pre-vuelo, sin percatarse de que este micro switch perdiera el seguro para el siguiente aterrizaje.

ACTIVIDAD PENDIENTE:

- 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° **040/2023**., 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**.

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, 05 de Septiembre de 2023





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/jiaac/>

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

María Méndez De Santis

