

EXPEDIENTE 062/2023

INFORME

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV2969.

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT
COMPANY.

MODELO: GRAND CARAVAN EX 208B.

SERIAL: 5062.

EXPLOTADOR: CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS
AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS, S.A (CONVIASA).

LUGAR: EN SVRS.

FECHA: 07/10/2023.

HORA: 13:53 UTC.



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES DE AVIACIÓN
CIVIL.**

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACION JIAAC EXPEDIENTE N°062/2023

El presente informe refleja las actuaciones 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 instituida.

La investigación fue instituida de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de este despacho bajo el **N°062/2023**. 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 día **07 de octubre de 2023**, a las **13:20 UTC**, la aeronave matrícula **YV2969**, fabricante: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **208B**, serial: **208B5062**, propiedad: **CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS, SOCIEDAD ANÓNIMA (CONVIASA)**, despegó con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional “**Simón Bolívar**” (**SVMI**) ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira, con destino al **Aeródromo El Gran Roque (SVRS)**, ubicado en la Isla del Gran Roque, Territorio Insular Francisco de Miranda.

La aeronave inicia carrera de despegue con trece (13) personas a bordo once (11) pasajeros y dos (2) tripulantes de vuelo) con una autonomía de 3 horas según plan de vuelo. En **fase de aterrizaje** a las **13:53 UTC**, la aeronave presenta falla en el sistema de freno del tren de aterrizaje principal izquierdo, dificultando así el control de la aeronave, sin embargo, la tripulación mantuvo el control y logra aterrizar desalojando por la pista 07 dirigiéndose a la plataforma, resultando sus ocupantes ilesos y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave fabricada por Cessna Aircraft Company, modelo: 208B, categoría: Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte Aéreo, Certificado Tipo: N° A37CE, Revisión 23 Textron Aviation Inc., emitido por la FAA, Federal Aviation Regulations de fecha 05 de enero de 2022.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (Nº de Control 015189) 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 431 Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, Sociedad Anónima (CONVIASA) ubicada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” (SVMI), Maiquetía, estado La Guaira.

El Piloto al mando con 28 años de edad poseía certificación médica clase I y licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA) - 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: Vuelo Instrumental, LJ25 Capitán /PIC, LJ55 Capitán/PIC, y 615 horas en el modelo de aeronave involucrado en el suceso y 1950 horas totales.

El Copiloto al mando con 35 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA) – 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: Vuelo Instrumental, monomotores terrestre, C208 Copiloto.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos desde los 020º grados con 15 nudos (KT), visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se Solicitó el llenado del formulario de entrevista para la tripulación de vuelo.
- Registro fotográfico y videos de las acciones correctivas aplicadas por mantenimiento aeronáutico a la aeronave.



Fotografía de la Aeronave YV2969

• **Solicitud de copia de la documentación de la tripulación de mando:**

- Licencias
- Cedula de Identidad.
- Certificados médicos.
- Bitácoras.
- Plan de vuelo.

• **Se solicitó, copias de los documentos al explotador de la aeronave YV2969:**

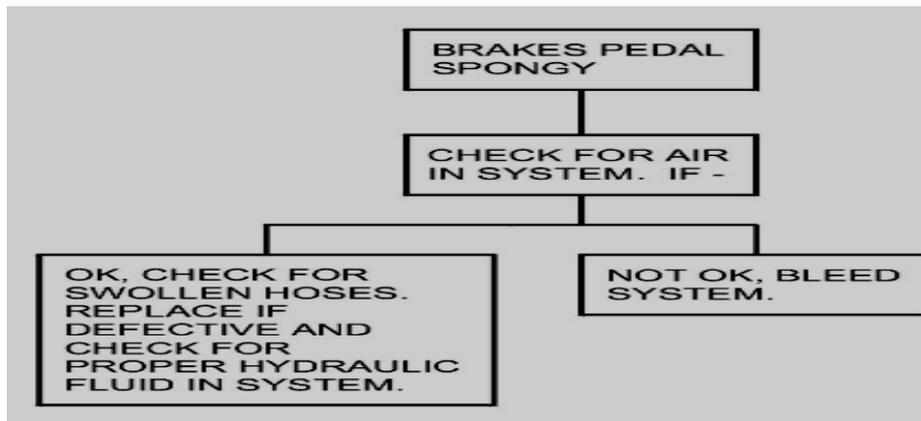
- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.
- Peso y Balance.

• **Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la OMAC-N° 431 DE CONVIASA:**

- Control de Cumplimiento de Mantenimiento Programado.
- Control de Componentes de la Aeronave.
- Control de Directivas de Aeronavegabilidad.
- Slip de Mantenimiento.
- Slip del último servicio donde certifica la Conformidad de Mantenimiento (CCM) de la aeronave.
- Manuales de mantenimiento pertinentes a la falla.

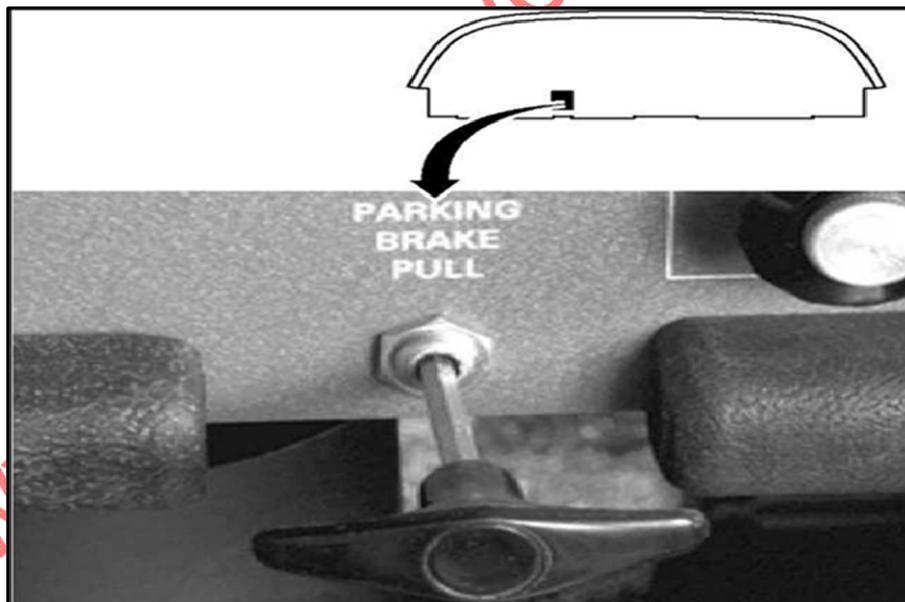
• **Se realizó Troubleshooting a la aeronave basado en el AMM 32-40-00-1**

- a. Se chequeo la existencia de aire en el sistema, para un posterior purgado al sistema de conjunto de freno.



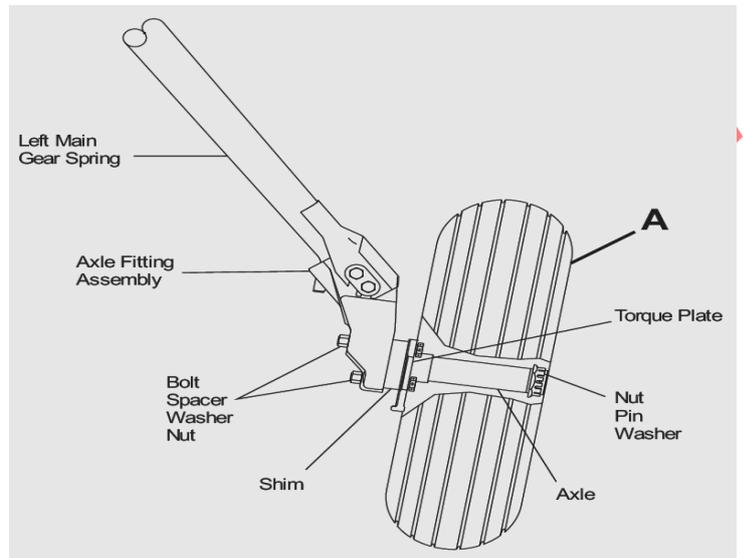
Algoritmo del Troubleshooting del AMM 32-40-00-1

- Durante el proceso de sangrado al sistema se realizaron los siguientes pasos:
 - (1) Se aseguro de que la palanca del freno de mano estuviese desactivada.



Fotografía 1: Palanca de Freno de Mano.

(2) Se retiró los carenados de las ruedas.



Fotografía 2: Carenado de Rueda.

(3) Se abrió la válvula de purga y se comenzó a bombear líquido hidráulico al sistema mediante el accionamiento de los pedales, mientras se observaba el nivel del líquido del freno en el depósito del sistema, ubicado en la esquina inferior izquierda del firewall en el compartimiento del motor.

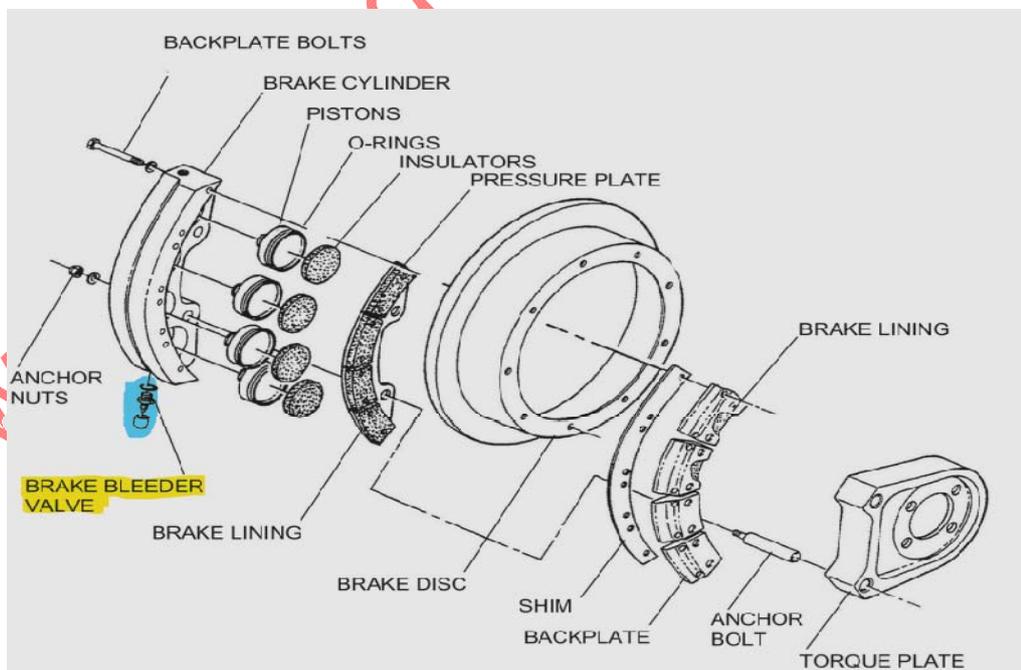


Imagen 3: Conjunto de Frenos (Brake Assembly)

(4) Luego de que el depósito estuviera en el nivel adecuado, se cerró la válvula de purga del freno de la rueda.

(5) Posteriormente se aseguró de que el depósito estuviese lleno hasta 0,50 pulgadas de la línea de llenado MÁXIMO que se muestra en el depósito.



Imagen 4: Depósito de Fluido de Freno.

(6) Se apretó cada una de las válvulas de purga de los frenos de las ruedas a 35-45 in-Lbs.

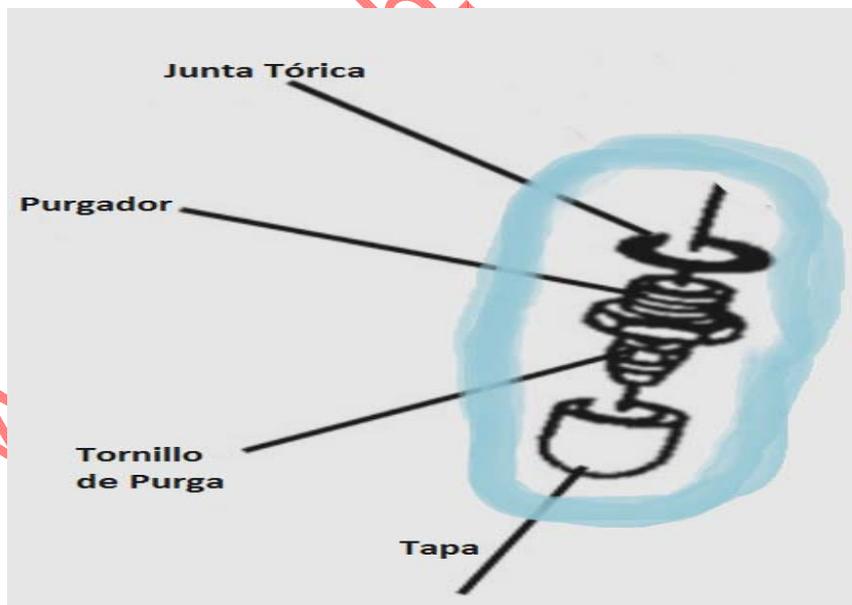


Imagen 5: Válvula de Purgado de Frenos (Brake Bleeder Valve)

(7) Finalmente se instaló los carenados de freno nuevamente.



Imagen 6: Conjunto de Sistema de Freno y de Rueda.

ANALISIS:

- Se pudo evidenciar que existía una irregularidad en el sistema de conjunto de freno del tren principal izquierdo, debido a que existía la presencia de aire en el sistema, luego de una inspección al sistema y aplicación de la acción correctiva (purga al sistema) basado en los manuales del fabricante se obtuvieron condiciones satisfactorias.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes (JIA) determinó que la causa probable del incidente fue debido al bajo nivel de líquido lubricante en el depósito de freno (verificado durante la inspección), lo que generó la entrada de una burbuja de aire al sistema, generando así la falta de efectividad. Es importante destacar que, cada vez que se desconecta una línea de freno para un trabajo de mantenimiento en particular, existe la posibilidad de que entre aire al sistema si no se tiene el cuidado correspondiente emanado por los manuales técnicos del fabricante.

Se entregó Cesión de Custodia Total de Aeronave N° DGOAST/ 077/2023.



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

NOTIFICACIÓN DEL SUCESO

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 de formulario JIAAC **062/2023**, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

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 19-10-2023



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



“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