



EXPEDIENTE: 063/2023

# INFORME

**INCIDENTE  
SCF-NP**

**MATRÍCULA:** YV1018

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** CESSNA  
AIRCRAFT COMPANY

**MODELO:** 560

**SERIAL:** 560-0408

**EXPLOTADOR:** ARRENDADORA 1721, C.A

**LUGAR:** EN FASE DE ASCENSO INICIAL A 10NM  
DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN  
BOLÍVAR DE MAIQUETIA. (SVMI)

**FECHA:** 07/10/2023

**HORA:** 16:00 UTC



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

## INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIA EXPEDIENTE N°063/2023

El presente informe refleja las actuaciones 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°**063/2023**. 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 **07 de Octubre del 2023**, a las **15:49 UTC** la aeronave matrícula **YV1018**, fabricante **CESSNA AIRCRAFT COMPANY** modelo:**560**, serial:**560-0408**, propiedad de **ARRENDADORA 1721, C.A.** Despega con plan de vuelo desde el **Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI)** ubicado en **Maiquetía, Estado La Guaira**, con destino al **Aeropuerto Internacional del Caribe "General en Jefe Santiago Mariño"** ubicado en **El Yaqué**, estado Nueva Esparta, con dos (02) personas a bordo (piloto al mando y Copiloto), tres (03) horas de autonomía y un tiempo estimado de ruta de 35 minutos, 4.500 Lbs de combustible, y un Peso Máximo de Despegue de 16.100 Lbs.

A las **16:00 UTC** encontrándose la aeronave **en fase de ascenso inicial a 10 NM fuera del SVMI**, durante la aplicación de la lista de chequeo cuando se disponen a verificar el **AFTER TAKE OFF**, el Capitán al mando observa la luz de indicación **"GEAR UNLOCKED"**, sin embargo, en ese momento la aeronave no presentó ninguna limitación o vibración, por lo que la tripulación presumió que era una compuerta que no había cerrado completamente o que la señal del micro switch había presentado una interrupción.

La Tripulación al desconocer el origen de la falla y en pro de la seguridad operacional, notifica inmediatamente al **Servicio de Control de Aproximación (APP) de Maiquetía que retorna** por indicación de compuerta no asegurada, la cual fue autorizada. La Tripulación, configura la aeronave para el aterrizaje y procedieron a bajar los trenes y al verificar las 3 luces verdes continúan con la aproximación. El Control de Aproximación consulta a la tripulación si necesitan algún apoyo y esta le informa que el tren está operando normalmente que estaba abajo y asegurado. A las **16:03 UTC** aterriza en **Maiquetía**, por la pista 10L sin novedad **con la tripulación ilesa, y la aeronave con la falla antes mencionada.**



La **Aeronave** es un **bimotor terrestre** propulsado por dos motores turbofán, fabricado por **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **560**, serial: **560-0408**, categoría: **Aviación General-Uso Corporativo** y de clasificación: **Estándar**, emitido por acuerdo a lo especificado a la **Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 91**. Certificado Tipo: **A22CE Revisión 73 Textron Aviation, INC CESSNA AIRCRAFT C560** emitido por la **Federal Administration Aviation (FAA)** del **27 de Abril del 2022**. Sus dos motores se encuentran en la sección de cola fabricante: **Pratt & Whitney Canadá** Modelo: **JT15D-D**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba Aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**Nº de Control 014762**) emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.



**Figura 1. Aeronave YV1018**  
**Fuente:** investigador Encargado.  
**Año:** 2023

La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-Nº104 AEROCENTROS DE SERVICIOS, C.A.**, ubicada en el **AEROPUERTO "OSCAR MACHADO ZULOAGA"** Charallave, Estado Miranda.

El **piloto al mando** de **35 años edad**, poseía **certificación médica con fecha de vencimiento 25/Agosto/2024** y **licencia de Piloto Comercial-Avión con fecha de emisión 19/Jun/2018**, ambas 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/ Instrumental Flight, C550 CAPITAN/PIC, C560 CAPITAN/PIC (20/Sept/2024)**. De acuerdo a la **experiencia del piloto** tiene **1160,50 Horas Totales de vuelo, 712,9 Horas experiencia como piloto al mando, 120 Horas de Simulador y 386,50 Horas en la aeronave del suceso**.

El **Copiloto** de **35 años edad**, poseía **certificación médica con fecha de vencimiento 22/Feb/2024** y **licencia de Piloto Comercial-Avión con fecha de vencimiento 07/Mar/2022**, ambas 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/ Instrumental Flight, C500, C550, C560, COP/SIC, BE10 COP/SIC (22/Feb/2024)**. De acuerdo a la **experiencia del copiloto** tiene **1200 Horas Totales de vuelo, 383,9 Horas de experiencia como piloto al mando y 50 Horas en la aeronave del suceso**.

Las condiciones meteorológicas eran VMC, visibilidad ilimitada, viento en calma y en general buen tiempo a lo largo del día.



En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

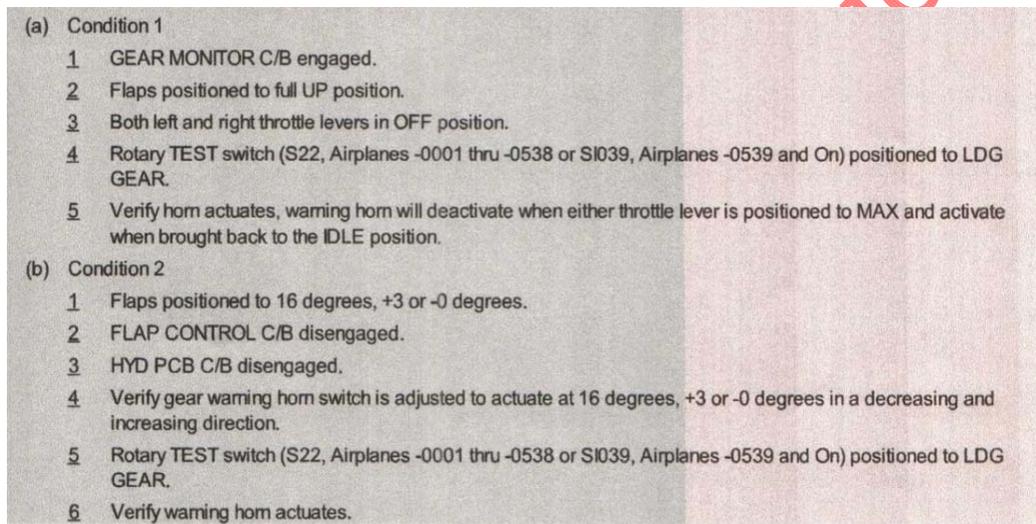
1. Notificación del Incidente (**Expediente: N°063/2023**) el día **07/10/2023**.
2. Se realizó la entrevista al **Piloto al Mando y al Copiloto**.
3. **Se solicitó copias de los siguientes Documentos al piloto al mando y al Copiloto:**
  - Cédula de identidad.
  - Licencias.
  - Certificado Médico.
  - Bitácora de vuelo.
  - Plan de Vuelo.
4. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV1018:**
  - Certificado de matrícula.
  - Certificado de aeronavegabilidad.
  - Licencia de estación de radio de la aeronave.
  - Póliza de seguro de la aeronave.
  - Certificado de Homologación Acústica.
  - Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
  - Peso y Balance.
5. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N°104 AEROCENTROS DE SERVICIOS, C.A.:**
  - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
  - Lista de capacidades aprobada de la **OMAC-N°104 AEROCENTROS DE SERVICIOS, C.A**
  - Manual de Mantenimiento del **C560 EN LA SECCION DE TRENES DE ATERRIZAJE**.
  - Manual de Partes del **C560** de la sección del componente afectado.
  - Registro de Mantenimiento de la Aeronave **YV1018 CCM**.
  - Orden de Trabajos de la Aeronave.
  - Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.



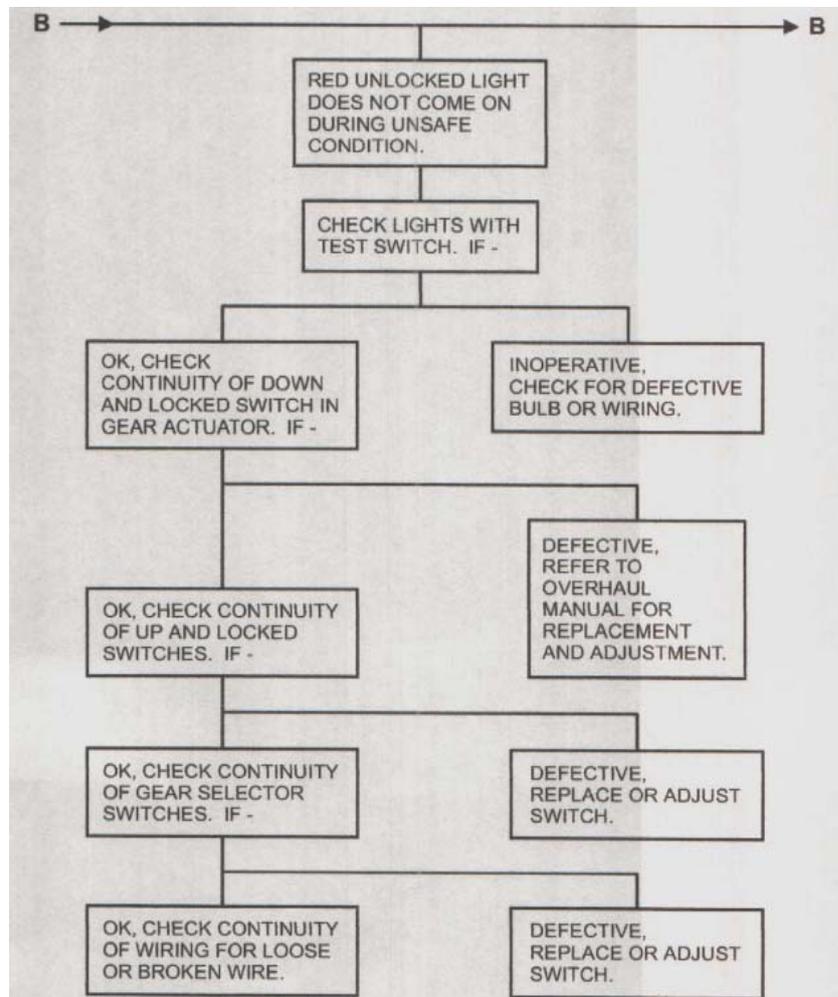
## INSPECCION DE LA AERONAVE YV1018

6. El día **08 de Octubre del 2023**, se realizó inspección por la **JIA** y el personal Técnico en **Mantenimiento Aeronáutico** a la aeronave **YV1018** por **falla condición del tren de aterrizaje, compuertas del tren de aterrizaje y micro switch del sistema** según lo establecido en el **Manual de Mantenimiento CESSNA CITATION 560 PN 56MM REV.36**.

- a. Se configuró la aeronave para la aplicación del Troubleshooting correspondiente a la falla antes mencionada, según el procedimiento establecido en la literatura técnica del fabricante **AMM 32-60-00**.



- b. Se realizó el "Troubleshooting Chart Position and Warning System" para el análisis de "posición y sistema de aviso" de la aeronave concerniente al **Micro Switch** del sistema.



- c. Se realizó inspección visual del tren de aterrizaje, varillajes micro switch y compuertas, no observándose discrepancia.
- d. Se realizó limpieza de los conectores y del micro switch del sistema.



- e. Se efectuaron ciclos de extensión y retracción de los trenes funcionando, satisfactoriamente.



**Figura 2.**Retracción de Trenes de la Aeronave YV1018  
Fuente: investigador Encargado. Año: 2023



**Figura 3.** Extracción de Trenes de la Aeronave YV1018  
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023

### **CAUSA PROBABLE.**

La JIAAC luego de las experticias realizadas y las evidencias recabadas pudo comprobar que **el sistema no arrojó ningún tipo de irregularidad** que pudiera influenciar en el sistema de forma adversa. Del mismo modo, durante la prueba de funcionamiento basada en la extensión y retracción de los montantes del tren, **no se repitió la falla** descrita anteriormente relacionada con el posible mal funcionamiento del **micro switch** de la compuerta del tren de aterrizaje.

### **MEDIDAS PREVENTIVAS:**

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los resultados y evidencias recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

#### **Al Explotador:**

Se recomienda al explotador mantener la aeronave bajo observación durante los próximos 60 días, con el objetivo de percatarse de alguna anomalía en dicho sistema que pueda afectar el correcto funcionamiento de la aeronave.

**Se entregó Cesión de Custodia Total de Aeronave N° DGOAST/ 063/2023.**

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

### **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° **063/2023**, 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**

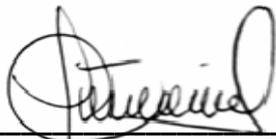
La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil) Adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

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, 17 de octubre de 2023.



**MSc. ROSIO DE LOS A, PALACIOS R**  
INVESTIGADOR DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA  
BOLIVARIANA DE VENEZUELA

Designado mediante Resolución N° 023 de Fecha 05/07/2022  
Publicado en gaceta Oficial N°42.433 de Fecha 05/07/2022

**CNEL. JUAN CARLOS PILÑANGO OVALLES**  
DIRECTOR GENERAL (E) DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE  
SEGURIDAD DEL TRANSPORTE

Designado mediante Resolución N° 034 de fecha 04/05/2018  
Publicada en Gaceta Oficial N° 41.391 de fecha 07/05/2018



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

