

EXPEDIENTE 003/2024

INFORME

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV202E

FABRICANTE DE LA AERONAVE:CESSNA AIRCRAFT
COMPANY

MODELO:172P

SERIAL:17274493

EXPLOTADOR: ACADEMIA DE AVIACIÓN SKY CREW
SCHOOL.

LUGAR: AEROPUERTO METROPOLITANO, OCUMARE DEL
TUY, ESTADO MIRANDA.

FECHA: 29/01/2024.

HORA:14:00 UTC



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

INFORME DEL INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°003/2024

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL**, bajo la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST)**, 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°003/2024**. El único objetivo de la investigación es establecer las causas probables y los factores contribuyentes del suceso investigado, con la finalidad de tomar medidas apropiadas que puedan evitar la ocurrencia de futuros sucesos con características similares y la persistencia de los factores que fueron contribuyentes al mismo, sin determinar culpas o responsabilidades de ninguna índole, razón por la cual, en todas las experticias a realizar necesariamente no se recurrirán a procedimientos de prueba de tipo judicial.

El día 29 de enero del 2024, la aeronave Matricula: **YV202E**, Fabricante: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, Modelo: **172P**, Serial: **17274493**, Propietario: **ACADEMIA DE AVIACIÓN SKY CREW SCHOOL**, presento plan de vuelo local para fines de entrenamiento en el **AEROPUERTO METROPOLITANO (SVMP)**, ubicado en Ocumare del Tuy, estado Miranda, despegó a las 13:40 UTC,(Tiempo Universal Coordinado), con dos (2) personas a bordo (Piloto Instructor) y copiloto (Alumno), con 180 litros de combustible aproximadamente, y cuatro horas (04:00) de autonomía para realizar su plan de vuelo. Luego de haber realizado la aproximación, estando ya en fase de aterrizaje final, la tripulación al mando experimenta durante la carrera de aterrizaje un movimiento extraño producto del estallido de los neumáticos de los trenes de aterrizajes principales (MLG), quedando sobre la pista sin novedad, la tripulación al mando resultó ilesa y la aeronave con daños menores .



La aeronave involucrada en este suceso fabricada por Cessna Aircraft Company, modelo: 172P, categoría: Utilitaria, categoría operacional: Uso de Instrucción, Certificado Tipo: N° 3A12, emitido por la Administración Federal de Aviación (**FAA**) y aprobado por la autoridad aeronáutica del estado de Matrícula el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (**INAC**).

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente **N° 015401** emitido por la Autoridad Aeronáutica (INAC) 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 Aeronáutico Nacional (OMAC-N N°045) Ubicada en el Aeropuerto Metropolitano (**SVMP**), hangar de “**HALCON PARTES, S.A.**” Ocumare del Tuy, estado Miranda.

El piloto (Instructor) con 43 años de edad, mantiene un Certificado Médico Aeronáutico y licencia de Instructor de Vuelo Avión, todas vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes: Monomotores Terrestre (C172/PA28), con fecha de vencimiento para el 06/Nov/2024; Multimotores Terrestres, (PA31, PA34, BE55, BE58) con fecha de vencimiento para el 06/Nov/2024; con mil doscientas (1200) horas de vuelo, como piloto al mando en el modelo de aeronave involucrado en el suceso, teniendo tres mil doscientas noventa y cinco (3295) horas de vuelo, como piloto al mando en diferentes aeronaves, y tres mil doscientas noventa y cinco (3295) horas de vuelos totales.

La Alumna – Piloto con 18 años de edad mantiene un Certificado Médico Aeronáutico, y licencia de Alumno - Piloto, ambos vigentes emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), quien es la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula y Explotador conforme a la normativa internacional vigente.

Las condiciones meteorológicas según el informe meteorológico rutinario (**METAR**), eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo visuales (VFR) en el Aeropuerto Metropolitano (SVMP).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Entrevista al piloto (Instructor) al mando de la aeronave.
2. Entrevista ala Alumna – Piloto de la Aeronave.
3. Solicitud de la documentación de la tripulación (licencias, certificados médicos, recurrentes y simuladores).
4. Se realizó las coordinaciones con el personal técnico de mantenimiento aeronáutico de la OMAC-N 45 “HALCÓN PARTES, S.A. para la solicitud de los registros de mantenimiento correspondientes al sistema involucrado”
5. Se solicitó copia de los registros de mantenimiento de la aeronave:
 - Control de componentes del motor y de la aeronave.
 - Certificado de Matricula y Aeronavegabilidad.
 - Póliza de seguro.
 - Certificado de homologación Acústica y Licencia de Estación de radio.
6. Se solicitó copia del último registro relacionado con la instalación del neumático estallado.
7. Se realizó entrevista al Técnico en Mantenimiento Aeronáutico a cargo del mantenimiento preventivo realizado a diario a la aeronave.
8. Se solicitó copia de la Licencia del Técnico en Mantenimiento Aeronáutico a cargo del mantenimiento preventivo realizado a diario a la aeronave.
9. Se trasladó la aeronave desde la plataforma hasta la OMAC-N N°045 para realizar las respectivas experticias e inspecciones.



Figura 1. Aeronave YV202E
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

10. Registro fotográfico y videos durante todo el proceso de experticias e inspección.



Figura 2. Neumático Izquierdo del tren de aterrizaje principal.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



Figura 3. Neumático derecho del tren de aterrizaje principal.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



Figura 4. Evidencia del daño en el Neumático derecho del tren de aterrizaje principal.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

Al momento de realizar la inspección visual del neumático para verificar la falla reportada; se pudo evidenciar a través del estado físico del material que el neumático aún contaba con una vida útil considerable, pudiendo constatar en la trazabilidad del componente que un día antes del evento (28/02/2024) los neumáticos afectados fueron instalados en la aeronave, según lo asentado en los registros de mantenimiento.



Figura 5. Comparación del daño en el material de caucho con la profundidad de la línea del neumático
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

El siguiente registro fotografico obtenido sobre la pista del aeropuerto (SVMP), se observa claramente las marcas dejadas en la pista producto de la fuerza de fricción entre el neumático y la superficie de la pista.



Figura 6. Evidencia de las marcas en la pista por la fuerza de fricción generadas por el contacto del neumático con la pista.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

Se evaluó las características de las instalaciones donde se realiza el almacenamiento de los neumáticos destinados a las aeronaves de la **Academia de Aviación Sky Crew School**, con el objetivo de determinar el nivel de cumplimiento del almacén con lo establecido por el fabricante para el mantenimiento continuo de la aeronavegabilidad del componente.



Figura 7. Almacenamiento del Neumático
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

Se entregó la cesión de custodia Total DGOAST / 2024 / N°0004 al propietario de la aeronave.

CAUSA PROBABLE

La JIAAC luego de las experticias realizadas y las evidencias recabadas durante el proceso de Investigación pudo determinar que la causa probable que generó el estallido de ambos neumáticos del tren principal corresponden al exceso de presión aplicada en los pedales por parte de la tripulación durante el frenado de la aeronave en la fase de aterrizaje.

MEDIDAS PREVENTIVAS:

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

A LA ACADEMIA DE AVIACIÓN **SKY CREW SCHOOL, C.A.**

1. Se sugiere incentivar a los pilotos (Alumnos e Instructores) a través de una charla de concientización en la que se exponga y se analice como ejemplo este incidente como lecciones aprendidas, con el objetivo de que adquieran el conocimiento de cómo debe ser aplicada la presión en los pedales para generar en la aeronave el efecto de frenado deseado sin llegar a una excesiva aplicación de presión sobre los pedales de los frenos, logrando así realizar el frenado correspondiente en la fase de aterrizaje para así prevenir el estallido de los neumáticos y una posible excursión de pista.
2. Se recomienda almacenar los neumáticos destinados a ser instalados en las aeronaves de la Academia de Aviación Sky Crew School en un almacén que cuente con instalaciones que cumplan con los requisitos mínimos de Aeronavegabilidad continúa establecidos por el fabricante del componente para su correcta preservación.

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 de formulario JIAAC003/2024, reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

La información aquí suministrada es emitida por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), bajo la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (DGOAST), adscrita al Ministerio del Poder Popular Para el Transporte (MPPT).

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.

Caracas24-2-2024

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