

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV1741

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT
CORPORATION

MODELO: C-33

SERIAL: CD-975

EXPLOTADOR: FERNANDO CARLO BAIZ GUEDES

LUGAR: AEROPUERTO METROPOLITANO (SVMP), OCUMARE
DEL TUY. ESTADO MIRANDA

FECHA: 21/03/2024

HORA: 17:14 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°011/2024

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES 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°011/2024. 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 21 de marzo del 2024, a las 17:14 UTC la aeronave matrícula YV1741; fabricante BEECH AIRCRAFT CORPORATION, modelo: C-33, serial: CD-975, propiedad de FERNANDO CARLO BAIZ GUEDES, con plan de vuelo para Chequeo desde el Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga (SVCS), ubicado en Charallave, Estado Miranda hacia el Aeropuerto Metropolitano (SVMP), ubicado en Ocumare del Tuy, Estado Miranda, con dos personas a bordo (Instructor y Alumno), y tres (3) horas de autonomía. Inicialmente la tripulación realizó chequeo operacional en lagartijo y seguidamente se dirige al Aeropuerto Metropolitano (SVMP). A las 17:30 UTC posterior a realizar dos toques y despegues satisfactorios en el SVMP, proceden a realizar un tercer intento de toque y despegue, sin embargo, en esta oportunidad el tren de aterrizaje no se extendió, deslizándose 146 metros aproximadamente sobre la pista con el tren replegado, resultando la tripulación sin lesiones, y la aeronave con daños de importancia.

La aeronave es un monomotor terrestre propulsado por un motor recíproco, fabricado por BEECH AIRCRAFT CORPORATION, categoría: **Aviación General - Uso Privado**, y de clasificación: **Estándar**, emitido por la Autoridad Aeronáutica Venezolana (INAC). Certificado Tipo: 3A15 emitido por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA).



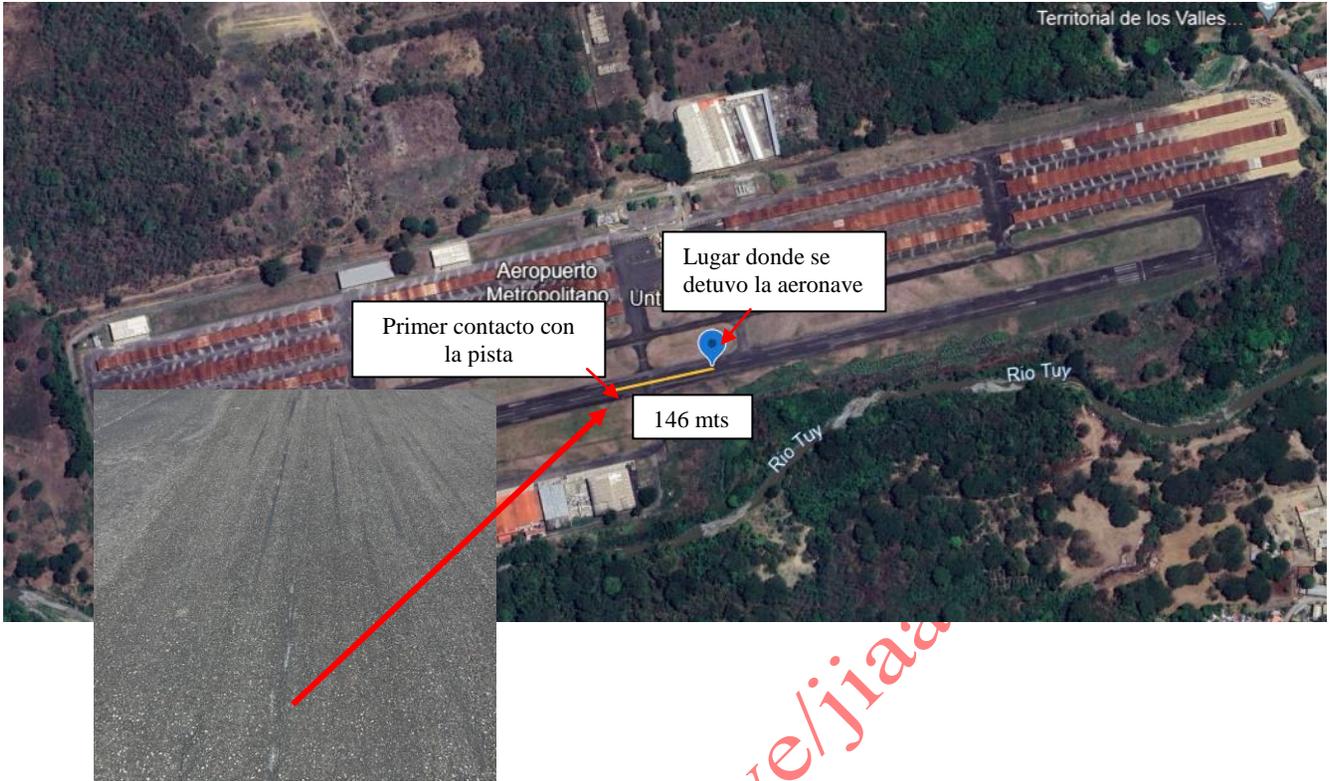


Imagen 1. Trayectoria de la aeronave YV1741
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

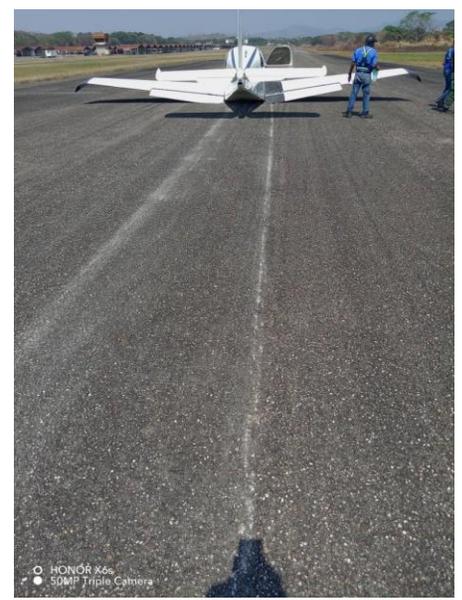


Imagen 2. Marcas en la pista de la aeronave YV1741
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N°055 BEECH MANTENIMIENTO, C.A.**, ubicada en el Aeropuerto Metropolitano, Ocumare del Tuy, Estado Miranda.

El Instructor de 77 años edad poseía Certificación Médica y Licencia Instructor de vuelo de avión Vigentes, emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), con las siguientes habilitaciones:

Monomotores terrestres (C182, C206, C210, B33)

Multimotores terrestres (PA31, PA34, PA27, P68B)

De acuerdo a la bitácora del piloto contaba con 14.871 horas totales de vuelo y 14.148 como piloto al mando.

El piloto (alumno) de 57 años poseía Certificación Médica y licencia provisional, emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

De acuerdo a la bitácora del piloto contaba con 622 horas totales de vuelo.

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



Imagen 3. Aeronave próxima al toque sin tren de aterrizaje desplegado YV1741

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



En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del Incidente Grave a los Estados (**Expediente: N°011/2024**) el día 21/03/2024
2. Se realizó la entrevista a la tripulación de vuelo.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
4. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la **Aeronave YV1741**:
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de Homologación Acústica.
5. Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la **OMAC-N 055 Beech Mantenimiento C.A.**:
 - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
 - Lista de capacidades aprobadas.
 - Control de Componentes de la aeronave.
 - Control de Directivas de Aeronavegabilidad de la Aeronave.
 - Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
 - Último Certificado de Conformidad de Mantenimiento.
 - Orden de Trabajos de la Aeronave.
 - Guías de Inspección utilizadas y tareas ejecutadas.
6. Fijación fotográfica de la aeronave en el lugar del evento.



Imagen 4, 5, 6 y 7. Aeronave en la pista sin tren de aterrizaje YV1741
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



7. Se realizó inspección de los daños en la aeronave encontrándose en las siguientes condiciones:

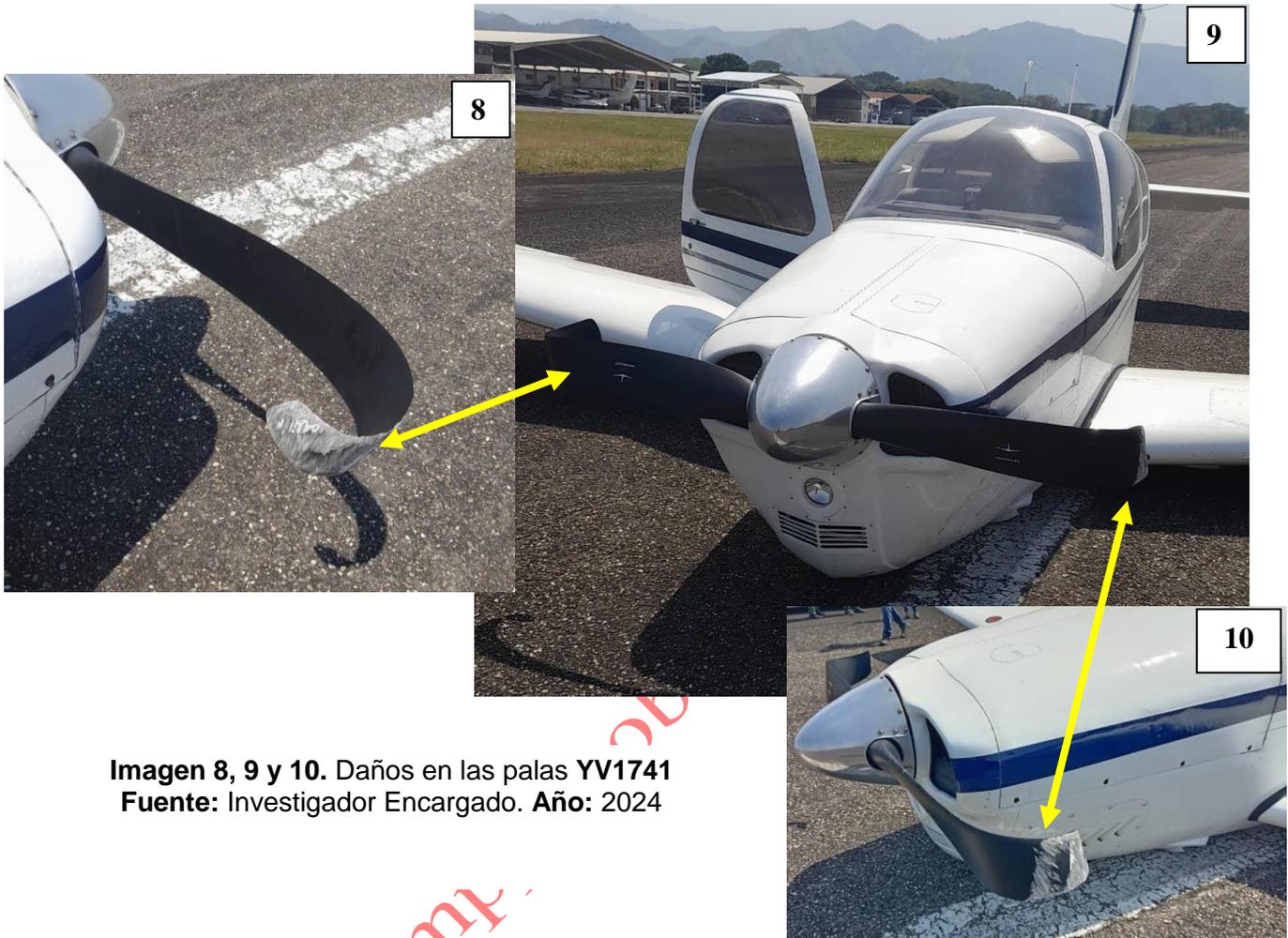


Imagen 8, 9 y 10. Daños en las palas YV1741
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024

- a) Puntas de las palas dobladas hacia atrás en forma de rulo, indicando que la hélice se encontraba girando a altas RPM y la aeronave a mayor velocidad relativa con respecto al terreno.
- b) Daños en el alerón

Imagen 11. Daños en el alerón YV1741
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



c) Daños en el borde fuga del flap (extrado)



Imagen 12. Daños en el borde de fuga del flap (extrado) YV1741
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024

d) Daños en el borde fuga del flap (intrado)

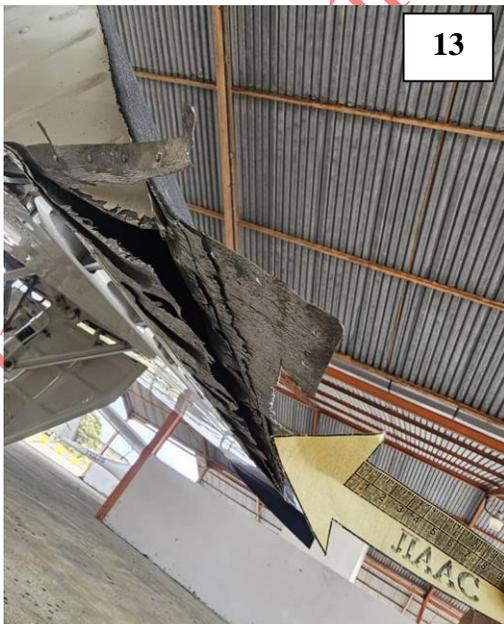


Imagen 13 y 14. Daños en el borde de fuga del flap (intrado) YV1741
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



e) Abrasión en la compuerta del tren de aterrizaje



Imagen 15,16 y 17. Abrasión en la compuerta del tren de aterrizaje YV1741
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

f) Daños en la estructura del fuselaje



Imagen 18. Daños en la estructura del fuselaje YV1741
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



g) Daños en la parte inferior del fuselaje



Imagen 19. Daños en la parte inferior del fuselaje YV1741
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

8. Revisión de los registros de Mantenimiento y últimos trabajos realizados a la aeronave.
9. Se realizo prueba de funcionamiento del tren de aterrizaje.



Imagen 20. Prueba funcional del tren de aterrizaje YV1741
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



10. Verificación del switch del tren de aterrizaje instalado y del que corresponde al modelo de la aeronave.



Imagen 21. Switch instalado YV1741
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



Imagen 22. Switch que debe estar instalado de acuerdo al manual del fabricante YV1741
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



11. Posterior a la revisión de la literatura técnica se pudo constatar que el switch instalado no corresponde, debe instalarse según el fabricante Hawker Beechcraft corporation el switch P/N 35-364171-7 (FE, CJ0026 – CJ9999)

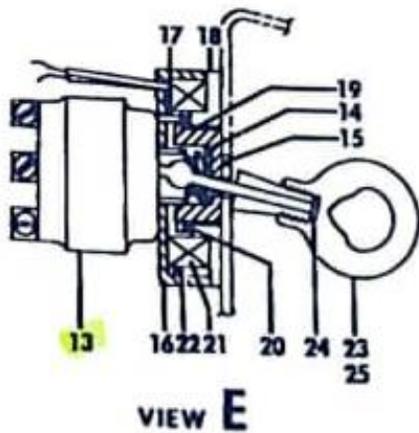


Imagen 23. Literatura técnica del Switch que debe estar instalado YV1741
Fuente: Hawker Beechcraft Corporation Año: 2024

12. Conector del Switch – landing gear safety se encontraba suelto.

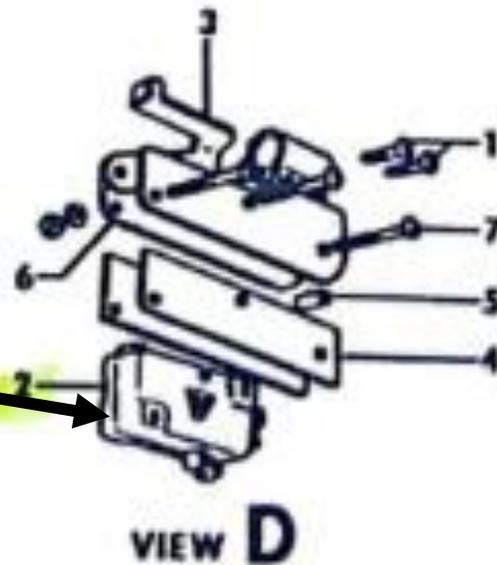


Imagen 23. Literatura técnica V/S imagen del componente desconectado YV1741
Fuente: Hawker Beechcraft Corporation Año: 2024

13. Se realizó entrega de **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° 015/2024.



Hallazgos durante el proceso de investigación:

1. El tren de aterrizaje no fue desplegado por el piloto al mando (alumno), ni verificado por el instructor, por lo que se puede evidenciar que hubo una inadecuada supervisión por parte del instructor durante la maniobra.
2. Durante las pruebas funcionales se pudo evidenciar que, el switch del tren de aterrizaje fue sustituido por un componente que no correspondía al número de parte que aplica a la aeronave, no existen registros de la Organización de Mantenimiento Certificada que realizó este trabajo, ni órdenes de trabajo abiertas en la OMAC N°055 en relación a este ítem.
3. Se pudo constatar que la alarma sonora de activación del tren de aterrizaje no estaba conectada previa al suceso. (Switch – landing gear safety)
4. Se pudo constatar que el tren de aterrizaje funcionaba con el switch instalado, sin embargo, cuando existe sobrecalentamiento del componente se dispara por protección, imposibilitando el despliegue del tren de aterrizaje, adicionalmente en caso de falla el despliegue de forma manual se encontraba operativo.
5. Hubo parada brusca del motor.

Medidas Preventivas:

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

A la Autoridad Aeronáutica:

1. Se recomienda realizar una Inspección Técnica a la aeronave para verificar el cumplimiento del Certificado tipo y los programas de mantenimiento autorizados por el fabricante de la aeronave, las modificaciones realizadas a la aeronave así como también los registros de mantenimiento y las condiciones de aeronavegabilidad para efectuar vuelos en condiciones seguras.
2. Efectuar una verificación de competencia al alumno piloto, para garantizar que el mismo se encuentre apto para continuar con la solicitud de otorgamiento de licencia.
3. Se recomienda una capacitación de actualización para el personal ATCO en lo referente a la vigilancia de las operaciones realizadas en el Área de Maniobras.

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° **011/2024.**, 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.

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, 12 de abril de 2024.

ING. KEVIN CASTILLO

INVESTIGADOR DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL
DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
Designado Mediante Resolución No. 047 de fecha 18-07-2023
Publicado en Gaceta Oficial No. 42.677 de fecha 25-07-2023

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



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.gov.ve/jiaa/>

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

