

INFORME

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV1116

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BRITISH AEROSPACE
AIRCRAFT GROUP

MODELO: JETSTREAM SERIES 3200 COMMUTER

SERIAL: 965

EXPLOTADOR: SERVICIOS AÉREOS SUCRE C.A. SASCA

LUGAR: AEROPUERTO LOS ROQUES. TERRITORIO INSULAR
FRANCISCO DE MIRANDA

FECHA: 17/05/2024

HORA: 17:55 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACION JIAAC EXPEDIENTE N°020/2024

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 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°020/2024**. 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 día 17 de Mayo del 2024, la aeronave **Matricula:** YV1116, **Fabricante:** BRITISH AEROSPACE AICRAFT GROUP, **Modelo:** JETSTREAM SERIE 3200 COMMUTER, **Serial:** 965, **Propiedad:** Servicios Aéreos Sucre C.A. SASCA; presento plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMl) ubicado Maiquetía, Edo. La Guaira, con destino al Aeropuerto Los Roques (SVRS), ubicado en Los Roques, Territorio Insular Francisco de Miranda, con once (11) personas a bordo (nueve pasajeros (9)), (piloto al mando y primer oficial (2)); y una autonomía de 3 horas.

A las 16:58 UTC aproximadamente, durante la fase de aterrizaje, luego del toque en el Aeropuerto de Los Roques, al aplicar los reversibles y con el avión estabilizado, la tripulación escucha una explosión e inmediatamente logran detener la aeronave, inmediatamente notifica a la Torre de Control la situación y proceden a apagar los motores y a desembarcar los pasajeros, al descender de la aeronave la tripulación se percata que el neumático del tren principal izquierdo había explotado. Resultando la tripulación y pasajeros ilesos, y la aeronave con daños menores.

La aeronave es bimotor terrestre propulsado por dos motores turbohélice fabricados por Garret, modelo TPE331-10UG, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Fabricada por British Aerospace Jetstream, modelo: Jetstream Serie 3200 Commuter.

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° 398 HANGAR 74, C.A.** Ubicada en el Aeropuerto "Tomas de Heres", Ciudad Bolívar, Estado Bolívar.

El piloto al mando con 50 años de edad, con 4.856 horas totales de vuelo y 37 horas en el modelo de aeronave involucrada en el suceso. Poseía certificación médica y licencia Piloto De Transporte De Línea Aérea (TLA)- Avión y habilitaciones emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental
- JS31 / JS32 Capitán/PIC.

El primer oficial con 23 años de edad, con 348 horas totales de vuelo y 71 horas en el modelo de aeronave involucrada en el suceso. Poseía certificación médica y licencia piloto comercial/avión y habilitaciones vigentes habilitaciones emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental
- JS31 / JS32 Copiloto / SIC

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

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó la entrevista al Piloto y primer oficial.
- **Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto y primer oficial:**
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificados Médicos.
 - Plan de Vuelo.
 - Manifiesto de pasajeros
- **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV1116:**
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
- **Registro fotográfico del 360° de la aeronave**



Ilustración 1. Aeronave con el neumático izquierdo espichado
Fuente: Investigador Encargado



Se realizó inspección de la pista para verificar la existencia de FOD (Foreign Object Damage) que pudiera haber ocasionado daños en el neumático, no se encontró restos de FOD en ningún tramo de la pista.



Ilustración 2. Marcas en la pista dejadas por la aeronave
Fuente: Investigador Encargado

Se realizó la inspección al neumático y al ring, el ring no presento daños.



Ilustración 3. Neumático instalado en el tren izquierdo
Fuente: Investigador Encargado



Se procedió a desmontar el neumático evidenciándose los siguientes daños:



Ilustración 4. Daños en el neumático izquierdo

Fuente: Investigador encargado



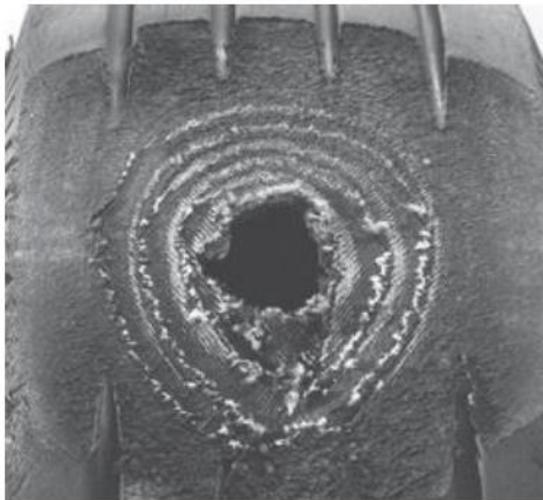
Impact Break

La imagen de la izquierda corresponde al manual del fabricante de los neumáticos, donde indica que daños similares a este, normalmente son producidos por un aterrizaje extremadamente duro o por la penetración de un objeto extraño.





Ilustración 5. Daños del neumático izquierdo
Fuente: Investigador encargado



La imagen de la derecha corresponde al manual del fabricante e indica que este tipo de daños ocurre cuando el neumático deja de girar mientras la aeronave aún está en movimiento. La pista muele el caucho y la tela a medida que el neumático es arrastrado por la superficie.

Skid

Se verifico el almacenamiento de los neumáticos y la fecha de instalación, el neumático que presento fallas fue instalado el 16/04/2024.

MPPT-JIA-F020





Ilustración 6. Almacén donde se encuentran los neumáticos de reemplazo resguardados.
Fuente: Investigador encargado

El manual del fabricante recomienda que los neumáticos deben ser almacenados en un lugar que preferiblemente sea oscuro, o al menos libre de luz solar directa. Siempre que sea posible almacenar los neumáticos verticalmente, en bastidores de neumáticos que son

MPPT-JIA-F020



huecos en el centro para evitar deformaciones permanentes del neumático. No es recomendado el Apilado horizontal de neumáticos, si los neumáticos se apilan horizontalmente, puede deteriorarse, resultando en problemas de montaje.



La Junta Investigadora de Accidentes (JIA) determinó que la causa probable del incidente fue un Hard Landing o aterrizaje muy fuerte, en combinación con un exceso de frenado.

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:

1. Se recomienda a la Tripulación de Mando, realizar vuelos de entrenamientos sin pasajeros sobre todo en pistas de pequeñas dimensiones como es el caso de Los Roques, para garantizar la seguridad en las operaciones.
2. Se pudo evidenciar que el almacenamiento no cumple con las recomendaciones del fabricante, motivo por el cual se sugiere mejorar el mecanismo de almacenamiento de los neumáticos.

3. Se verificó el manual general de mantenimiento, evidenciándose que durante el chequeo prevuelo no se tiene una lista de los ítems que deben verificar y registrar, por ejemplo la presión de los neumáticos, se sugiere incluir una lista de chequeo para garantizar que durante todos los chequeos se verifique la presión de los neumáticos y se genere un registro de dicho trabajo.
4. Establecer un procedimiento para el control de llenado y mantenimiento de la presión de los neumáticos, para asegurarse que los neumáticos permanezcan inflados dentro de las presiones especificadas en el manual del fabricante del neumático.
5. Realizar el chequeo 360 previo a cada vuelo, a fin de verificar visualmente si todos los neumáticos están inflados. Asimismo, solicitar a la OMAC la verificación continua de las presiones de los neumáticos, a fin de alargar la vida útil de los mismos. Este chequeo debe realizarse en base a lo establecido por el fabricante, hangarizado y previo al vuelo, es decir, los neumáticos deberían estar a temperatura ambiente.

Se entregó Cesión de Custodia Total de Aeronave N° JIAAC/ 020/2024.

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 de formulario JIAAC **020/2024**, reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

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.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norteamérica, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, NTSB, como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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 29-5-2024

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

María Méndez De Santis