

INFORME

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV3164

FABRICANTE DE LA AERONAVE: GATES LEARJET
CORPORATION

MODELO: 55

SERIAL: 055

EXPLOTADOR: INVERSIONES SPIGNO, C.A.

LUGAR: AEROPUERTO LOS ROQUES. TERRITORIO INSULAR
FRANCISCO DE MIRANDA

FECHA: 12/12/2024

HORA: 10:10 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°043/2024

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°043/2024**. 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 12 de Diciembre del 2024, la aeronave **Matricula:** YV3164, **Fabricante:** GATES LEARJET CORPORATION **Modelo:** 55, **Serial:** 055, **Propiedad:** Inversiones Spigno C.A. presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI) ubicado Maiquetía, Edo. La Guaira, con destino al Aeropuerto Internacional La Chinita, ubicado en Maracaibo estado Zulia con dos (02) personas a bordo (piloto al mando y Copiloto); y una autonomía de 4.30 cuatro horas y 30 minutos.

Luego de ser aprobado el rodaje al punto de espera el Cap. al mando solicita la autorización para el despegue a la Torre de Control, a las 10:10 UTC inicia la carrera del despegue después de la V1 la aeronave hidroplaneó hacia la izquierda de la pista con la situación controlada se continuó el despegue sin novedad, transcurriendo el vuelo a lo largo de la ruta sin contratiempos ya próximo al aeropuerto de destino y al hacer contacto con el Control de





Aproximación de Maracaibo el Controlador de Tránsito Aéreo le informa que se encontraron restos de un caucho en la pista 09 de Maiquetia y si sería posible que perteneciera a su

Aeronave el Cap. al mando responde que no tenía ninguna indicación al respecto sin embargo solicita realizar un pasaje frente a la Torre de Control para verificar las condiciones de los cauchos, donde efectivamente el controlador confirma que faltaba un caucho del tren principal izquierdo ya en conocimiento de la situación procede con el aterrizaje resultando la tripulación ilesa, y la aeronave con daños menores.

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N° 701 CORPORATION CITATION SERVICES, C.A.** Ubicada en el Aeropuerto “Jacinto Lara”, Barquisimeto, Estado Lara.

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran VMC (Condiciones meteorológicas de vuelo visual), con visibilidad ilimitada con poca nubosidad y viento en calma.

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.



 REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD (Certificate of Airworthiness)		Nº de Control: 015638
1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV1214	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) CESSNA AIRCRAFT COMPANY / U206F NORMAL	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) U20602937
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION GENERAL - USO CORPORATIVO	Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) ESTÁNDAR	
5. El presente certificado de aeronavegabilidad se otorga de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de Diciembre de 1944 y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, para la aeronave mencionada, la cual ha sido inspeccionada y se considera que reúne condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes. (This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Venezuelan Aeronautical Regulations in respect of the above-mentioned aircraft which was inspected and is to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations)		
Fecha de otorgamiento: 04JUN/2024 (Date of issue)		
6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 2 Años a partir de la fecha de otorgamiento salvo que se renuncie al mismo, sea suspendido, revocado o que la autoridad aeronáutica establezca una fecha de duración diferente. Este certificado de aeronavegabilidad se mantendrá en vigencia siempre y cuando a la aeronave se le realice mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondiente, emitidas por la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela. (This Certificate of Airworthiness is effective for 2 Years from the date of issuance, unless sooner surrendered, suspended, revoked, or a termination date is otherwise established by The Aeronautical Authority. This Certificate of Airworthiness is effective as long as the maintenance, preventive maintenance and alterations are performed in accordance with The Venezuelan Aeronautical regulations, as appropriate, issue by The Aeronautical Authority of the Bolivian Republic of Venezuela)		
Certificado que anula el emitido con el Nº de Control: (Certificate that cancel original one with Control Nº) <input type="checkbox"/> Certificado en original (Certificate in original)		
<input checked="" type="checkbox"/> Renovación de Certificado (Renewal of Certificate)		
De fecha: (Dated)		

Imagen 1. Certificado de Aeronavegabilidad.
Fuente: Investigador Encargado 2024

El piloto al mando con 51 años de edad, con 4.500 horas totales de vuelo y 1000 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 16/Jul/2025.
- Multimotores Terrestres (BE58, BE20) 16/Jul/2025.
- Monomotores Terrestres (C172, PA32) 16/Jul/2025.
- LJ25/LJ35/LJ55 Capitán/PIC 16/Jul/2025.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se realizó la entrevista al Piloto.
2. Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto:

Cédula de identidad.



Licencia.
Certificado Médico.
Plan de Vuelo.

3. Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV3164:

Certificado de matrícula.
Certificado de aeronavegabilidad.
Póliza de seguro de la aeronave.
Licencia de estación de radio de la aeronave.
Certificado de Homologación Acústica.

4. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la OMAC N° 701.

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.

5. Se realizó inspección a la pista del Aeropuerto de Maiquetia 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.
6. Se realizó la inspección al neumático y al ring.
7. Se realizó registro fotográfico.



Imagen 2. Daños cauchos tren principal izquierdo.
Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 3. YV3164.
Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 4. Trayectoria YV3164.
Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 5. Trayectoria YV3164.
Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 6. Cauchos y tren principal izquierdo YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024



Imagen 7. Cauchos y rines tren principal izquierdo YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 8. Cauchos y rines tren principal izquierdo YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 9. Cauchos y rines tren principal izquierdo YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 10. Restos recuperados en la pista de Maiquetia, del caucho tren principal izquierdo YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024



Imagen 11. Ubicación del caucho tren principal izquierdo en la Pista de Maiquetia YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 12. Caucho tren principal izquierdo en la Pista de Maiquetia YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 13. Caucho tren principal izquierdo en la Pista de Maiquetia YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024





Imagen 13. Caucho tren principal izquierdo en la Pista de Maiquetia YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024



Authorized Release Certificate
FAA Form 8130-3, Airworthiness Approval Tag

1. Approving Civil Aviation Authority/Country: FAA/UNITED STATES

2. [Blank]

3. Form Tracking Number: 791108547000 - 001

4. Organization Name And Address: GOODYEAR TIRE & RUBBER CO., 100 BUSINESS CENTER DRIVE, STOCKBRIDGE, GA 30281

5. Work Order/Contract/Invoice Number: 791108547000

6. Item:	7. Description:	8. Part Number:	9. Quantity:	10. Serial Number:	11. Status/Work:
1	17.5X5.75-8	178K43-1	30	SEE BLOCK 12 - REMARKS	NEW

12. Remarks: TSO C42C AIRWORTHINESS APPROVAL

13a. Certifies the items identified above were manufactured in conformity to:
 Approved design data and are in a condition for safe operation.
 Non-Approved design data specified in Block 12.

13b. Authorized Signature: *Josh Yamr*

13c. Approval/Authorization No.: PT2265CE

13d. Name (Typed or Printed): JOSH YAMR

13e. Date (dd/mm/yyyy): 30/AUG/2023

14a. Authorized Signature: [Blank]

14b. Name (Typed or Printed): [Blank]

14c. Approval/Certificate No.: [Blank]

14d. Date (dd/mm/yyyy): [Blank]

User/Installer Responsibilities

It is important to understand that the existence of this document alone does not automatically constitute authority to install the aircraft engine/propeller/article. Where the user/installer performs work in accordance with the national regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority of the country specified in Block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts aircraft engine(s)/propeller(s)/article(s) from the airworthiness authority of the country specified in Block 1. Statements in Blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases, aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.

FAA Form 8130-3 (02-16) NSN 0052-00-012-9005

Imagen 14. FAA FORM 8130-3.

Fuente: Investigador Encargado 2024



Imagen 15. Caucho instalado antes del suceso YV3164.

Fuente: Investigador Encargado 2024

Se verificó fecha de instalación, el neumático que presento fallas.

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 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 (JIAAC) determinó que la causa probable del incidente fue un sobre inflado, en combinación con un exceso de frenado al momento del hidroplaneo.

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 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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/ 051/2024.

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 **043/2024**, 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 30-12-2024





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

