

EXPEDIENTE: 046/2022

INFORME PROVISIONAL

ACCIDENTE DE AVIACIÓN ARC

FABRICANTE DE LA AERONAVE: PIPER AIRCRAFT

MODELO: PA-31T

MATRÍCULA: YV2719

EXPLOTADOR: INVERSIONES LURIBAY, C.A

LUGAR: AEROPUERTO "OSCAR MACHADO ZULOAGA",
CHARALLAVE, EDO. MIRANDA.

FECHA: 09 DE AGOSTO DEL 2022



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

INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN **JIAA EXPEDIENTE N° 046/2022**

El presente informe refleja las actuaciones 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 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°046/2022**, 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 09 de agosto del 2022, la aeronave Matrícula: **YV2719**, Marca: **PIPER AIRCRAFT**, Modelo: **PA-31T**, Serial: **31T-7820075**, perteneciente a la empresa **INVERSIONES LURIBAY C.A.**, Despegó a las 19:10 UTC del Aeropuerto Internacional “**OSCAR MACHADO ZULOAGA**” (SVCS), ubicado en Charallave, Edo. Miranda, durante un vuelo de entrenamiento para realizar maniobras de toques y despegues con emergencias simuladas en uno de sus motores, posterior a 50 min de vuelo aproximadamente a las 20:02 UTC realizando un aterrizaje completo con potencia reducida en el motor izquierdo, ya en la aproximación final es autorizado para aterrizar, el alumno piloto colocó full flaps, pero no verificó el tren abajo y asegurado (no desplegó el tren de aterrizaje), aterrizando la aeronave de barriga quedando sobre la pista y el paño de grama de la zona de seguridad sur, resultando la tripulación ilesa y la aeronave con daños de importancia.

La aeronave es **PA-31T** fabricada por **PIPER AIRCRAFT Inc.**, serial: **31T-7820075**, categoría: **Aviación General -Corporativo**, Año de Fabricación: 1978, con tren de aterrizaje: retráctil, aeronave bimotor, marca: **P&W**, Modelo de Motor #1: **PT6A-27/28**, Modelo de Motor #2: **PT6A-28**, Serial del Motor#1: **PCE42606**, Serial del Motor#2: **PC-E 40220**, Fabricante de hélice: **Hartzell**, Modelo de Hélices: **HC-B3TN-3B**, Serial de Hélice#1: **BUA20140**, Serial de Hélice#2: **BUA25695**, con una capacidad de (5-7) pasajeros, según el



Certificado Tipo: N° A8EA Revisión 25 , de fecha 30 de Julio de 2013, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América y Peso máximo de despegue 9000 libras.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según 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. La OMAC-N **692 GOLD JET CORPORATION C.A.**, ubicada en el Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga, Estado Miranda (SVCS).

Las condiciones meteorológicas para el momento del accidente en el Aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) se encontraban parcialmente nublado en horas de la mañana, incrementando la nubosidad en horas de la tarde con probables lluvias o lloviznas dispersas.

Fuente: INAMEH.

IMAGENES DE SATELITE DEL DÍA MARTES 09 DE AGOSTO

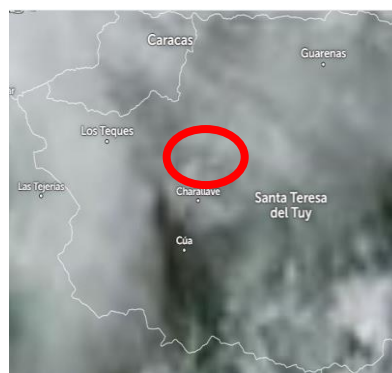
15:30 HLV



16:00 HLV



16:30 HLV



SINOPSIS: En las imágenes de satélite de espectro visible del día martes, 09 de agosto de 2022, de las 15:30 – 16:00 – 16:30 HLV. Se puede apreciar en la zona del aeropuerto Caracas, al norte de Charallave (círculo rojo), zonas nubladas productoras de precipitaciones del tipo lluvias y lloviznas.



El piloto al mando de (60 años) poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Transporte línea Aérea-Avión e Instructor de Vuelo Avión, vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, contaba con las habilitaciones de:

- Vuelo Instrumental
- Multimotores Terrestre
- Capitán PAY1
- Capitán PAY2

Con 13.033,5 horas totales de vuelo y 2.313,5 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso.

El primer oficial con (38 años de edad) poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Transporte de Línea Aérea vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, contaba con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental
- Capitán MD80

Con 4700 horas totales de vuelo, 3.861 horas como piloto al mando y 12.5 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Inspección en el sitio del suceso
- Registro fotográfico del sitio del suceso
- Entrevista a la tripulación y solicitud de la documentación de la tripulación; certificados médicos, licencias y bitácoras.
- Entrevista a los Controladores de Tránsito Aéreo (CTA) involucrados.
- Solicitud de la documentación de los CTA; licencias y certificados médicos.



- Solicitud de los registros de voz, transcripción de la cinta, control de posición y registro oficial de los servicios de tránsito aéreo del Aeropuerto Caracas.
- Se solicitó a la OMAC, responsable de mantenimiento la documentación referente a últimos servicios realizados a la aeronave.
- Se solicitó la documentación de la aeronave; certificado de matrícula, Aeronavegabilidad entre otros.
- Se entregó cesión de custodia total para el traslado de los restos y posterior experticia de la aeronave.
- Se Solicitó a la OMAC el informe de daños relacionado con el accidente. Las afectaciones identificadas, se detallan a continuación:
 - ❖ Daños en las láminas a lo largo del fuselaje inferior de la aeronave
 - ❖ Compuertas del Tren de aterrizaje
 - ❖ Ambos tubos Pilot presentan daños
 - ❖ Ambas capotas de los motores
 - ❖ Ambas Hélices (Palas)
 - ❖ Ambas secciones de borde de ataque del ala entre el fuselaje y los motores
 - ❖ Ambas superficies de Flap



Imagen 1. Marcas dejas en la pista
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022





Imagen 2. Posición de la aeronave YV2719 después del aterrizaje.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022



Imagen 3. Posición de la aeronave YV2719 después del aterrizaje.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.





Imagen 4. Registro fotográfico 360° YV2719
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.





Imagen 5. Torsión en las palas motor derecho RH
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.



Imagen 6. Torsión en las palas motor izquierdo LH
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.





Imagen 7. Daños en la parte inferior del fuselaje
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.





Imagen 8. Daños en la parte inferior del fuselaje
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.





Imagen 9. Daños en la parte inferior del fuselaje
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.





Imagen 10. Daños en el borde de ataque (vista frontal y posterior)
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.





Imagen 11. Daños en la capota del motor derecho (RH)
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.





Imagen 12. Daños en el tubo pitot
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, a partir de los hallazgos y evidencias recabadas, determinó que el factor causal principal fue la **Pérdida de Conciencia Situacional durante una fase crítica del vuelo**, la tripulación manifestó durante la entrevista no haber desplegado el tren de aterrizaje.

Factores Contribuyentes

Durante la fase de aproximación final, la tripulación identificó una amenaza externa debida a la presencia de peligro aviario (zamuros) en las inmediaciones del cono de aproximación. De acuerdo con las entrevistas sostenidas, la gestión de esta amenaza ambiental demandó una carga de atención prioritaria fuera de la cabina para asegurar la separación con la fauna.

Esta focalización de la atención en el entorno exterior derivó en una degradación de la conciencia situacional, lo que interrumpió el flujo normal de los procedimientos de cabina. Como consecuencia de este factor distractivo, se produjo una omisión involuntaria en la



ejecución de la lista de verificación (checklist) correspondiente, resultando en el aterrizaje con el tren de aterrizaje en posición retraída.

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

La información aquí suministrada es emitida por la **JIAAC** de la **Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte**. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs).

Caracas, 09 de Agosto del 2023

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

