



INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 038/2019

ACCIDENTE AVIACIÓN

AERONAVE MARCA: ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES, LTD

MODELO: WW 1124

MATRÍCULA: YV3275

EXPLOTADOR: PRIVADO

LUGAR: AEROPUERTO INT, ARTURO MICHELENA, VALENCIA,

EDO. CARABOBO

FECHA: 25 DE SEPTIEMBRE DE 2019

HORA: 14:55 UTC.

INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 038/2019

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL/DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada.

La investigación fue instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el **N°038/2019**. El único objetivo de la investigación es 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 y no, la determinación de culpas o responsabilidades, razón por la cual en todas las experticias necesariamente no se recurrirá a procedimientos de prueba de tipo judicial.

El 25 de septiembre de 2019 a las 14:55 UTC, la aeronave matrícula YV3275, inicio un vuelo privado con 06 pasajeros y 02 tripulantes desde la pista del Aeropuerto Internacional Arturo Michelena (SVVA) en Valencia, estado Carabobo, hacia el Aeropuerto Internacional La Chinita, (SVMC), Maracaibo, estado Zulia, despegando por la pista 10. La aeronave durante el despegue en fase de ascenso inicial, al requerir el piloto el repliegue del tren de aterrizaje, la pierna del tren derecho presentaba en el tablero indicación de transición no asegurando en posición "ARRIBA". El piloto procedió a desplegar de nuevo el tren de aterrizaje, indicando entonces la pierna derecha de estar en "TRANSICIÓN" y no asegurar, en posición "ABAJO". El piloto volvió a replegar el tren de aterrizaje para intentar desplegarlo usando el procedimiento de emergencia. Una vez desplegado y presentando la pierna derecha indicación de estar en "TRANSICION", se realizó el pasaje frente a la torre de control del aeropuerto de Salida SVVA, corroborando el CTA que no estaba desplegada la pierna derecha del tren de aterrizaje. En vista de esta situación, el piloto determina preparar la aeronave para realizar un aterrizaje con el tren de aterrizaje replegado, que es la condición recomendada para aterrizar con falla de aseguramiento de una pata de tren principal, procediendo a realizar drenaje de los tanques de combustible para aterrizar con la mínima cantidad posible. Al realizar la toma de contacto con el tren de aterrizaje replegado, se deslizó sobre la parte inferior del fuselaje, quedando detenida en medio de la pista 10. Los pasajeros y la tripulación desembarcaron la aeronave y no se produjeron lesiones de los ocupantes de la aeronave durante el suceso, la cual tuvo daños de importancia en el inferior del fuselaje.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofán, de 10 pasajeros y dos tripulantes; piloto y copiloto, fabricado por Israel Aircraft Industries LTD, modelo 1124, serial 357, categoría transporte. Certificado tipo FAA A2SW, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil.

Sus dos motores ubicados en la parte posterior del fuselaje, uno a la derecha y otro a la izquierda, son Garret AiResearch, modelo TFE-731-3-1G con un empuje máximo de 3700 lb. El peso máximo de despegue es de 23.500 lb. La aeronave dispone de certificado de matrícula, aeronavegabilidad y estación de radio emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula,

vigentes. La aeronave es de uso privado corporativo y la Organización de responsable del mantenimiento aeronáutico es: **OMAC N°223 Leader Air Service C.A**

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación en Multimotores terrestres, vuelo instrumental, habilitación Tipo C310, C500 y C550 como capitán, WW24 como capitán y C560 como copiloto, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 37 años y experiencia de vuelo de 1293,1 horas con 950 horas en el tipo de la aeronave del suceso.

El copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación en Multimotores terrestres, vuelo instrumental, habilitación Tipo C500 y C550 como copiloto, SW3 como copiloto, WW24 como copiloto y BE20 como copiloto, C182, C172 y PA31 como capitán, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 42 años y experiencia de vuelo de 1204, horas con 250 horas en el tipo de la aeronave del suceso.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada al momento del suceso.

Se realizo el registro fotográfico del suceso



Imagen 1: Vista lateral izquierda, Aeronave YV3275



Imagen 2: Vista lateral derecha, Aeronave YV3275



Imagen 3: Vista posterior derecha, Aeronave YV3275

Se realizó la inspección para la determinación de los daños evidenciándose:

1. Daños por abrasión y deformación en la sección inferior del fuselaje, producto del contacto con la superficie de la pista durante la secuencia de aterrizaje en configuración de tren retraído. Estos daños se localizan principalmente en el revestimiento (skin) y cuadernas de la zona ventral.
2. Se llevaron a cabo pruebas de retracción y extensión del sistema de tren de aterrizaje utilizando equipo de soporte externo (gatos hidráulicos). Los resultados arrojaron lo siguiente:
 - Se evidenció la **fractura del perno de seguridad** en el conjunto del tren de aterrizaje principal derecho.
 - La rotura de este componente crítico impidió el bloqueo mecánico y la correcta secuencia de aseguramiento de la pierna del tren.
 - Esta discontinuidad estructural en el perno de seguridad explica la persistencia de la indicación de "transición" observada por la tripulación y la imposibilidad de desplegar el tren de forma convencional o mediante el procedimiento de emergencia.

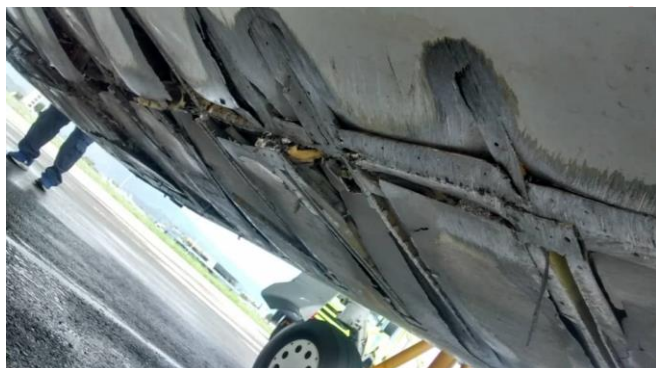


Imagen 4 y 5: Daños en el Fuselaje, Aeronave YV3275





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 fractura del perno de seguridad del tren de aterrizaje principal derecho. Dicho componente, clasificado bajo la filosofía de mantenimiento "On Condition", sufrió una pérdida de integridad estructural que impidió la secuencia de bloqueo y aseguramiento de la pierna del tren. Al no tener un límite de vida útil mandatorio (Hard Time), la fatiga del material progresó de manera latente hasta la fractura, sin que se presentaran evidencias visuales previas detectables en las inspecciones de rutina programadas.

Por lo antes expuesto esta Dirección General da por cerrada la Investigación de este accidente.

De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario JIAA/NAI 038/2019, reportando al sistema "ADREP" y a la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico a las Autoridades de Investigación de Accidentes de los Estados interesados, por el Estado de Diseño y el Estado de fabricación a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General Oficina Administrativa para la Seguridad del Transporte. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC -4,00 hrs). 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, 25 de septiembre de 2.020