



INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 036/2019

ACCIDENTE AVIACIÓN

AERONAVE MARCA: CESSNA AIRCRAFT COMPANY

MODELO: 208B

MATRÍCULA: YV0134

EXPLOTADOR: PRIVADO

**LUGAR: PISTA DE LA COMUNIDAD DE SAN SALVADOR DE
PAUL, EDO. BOLÍVAR**

FECHA: 24 DE SEPTIEMBRE DE 2019

HORA: 14:50 UTC.

INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 036/2019

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°036/2019**. 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 24 de septiembre de 2019 a las 13:50 UTC, la aeronave matrícula YVO134, de uso corporativo, tripulado por un piloto y un copiloto, despegó desde la pista del Aeropuerto Gral. Tomas Heres (SVCB), Ciudad Bolívar, Edo Bolívar, con el objetivo de trasladar 05 pasajeros, hacia la pista de la comunidad de San Salvador de Paul, Edo. Bolívar. El vuelo se realizó con un nivel de crucero de 9.500 pies, ya en la aproximación final descendió a 1.500 pies para revisar las condiciones de la pista 03 para aterrizar. En el área de estacionamiento de la pista fueron observadas dos aeronaves tipo AN2, el piloto de una de ellas se comunicó por la frecuencia de radio 123,15, usada para la comunicación aire – aire en la zona sur de Venezuela, para preguntar al piloto de la aeronave YVO134 si en su posición actual interrumpía su aterrizaje, porque su aeronave estaba desplazándose a umbral de la pista 21 para despegar. El piloto del YVO134 le respondió que venía en final por lo tanto iba a realizar un aterrizaje corto, para lograr que la aeronave se detuviera antes del área de estacionamiento, permitiendo que el AN2 se pudiera desplazar hasta el umbral de la pista 21, y poder parquear el YVO134 en el espacio desalojado.

Durante el enderezamiento para realizar la toma de contacto, la interacción de las ráfagas de viento cruzados con la configuración de aterrizaje corto, derivó en una pérdida súbita de sustentación, provocando que la aeronave se desplomara inicialmente sobre el tren principal derecho. La secuencia continuó con un impacto severo del tren de nariz que, debido a la irregularidad de la pista, indujo un giro sobre el eje transversal (vuelco). La aeronave quedó en posición invertida, alineada con el eje central de la pista y orientada hacia el umbral de la pista 21. Los ocupantes de la aeronave resultaron ilesos y la aeronave con daños de importancia.

La aeronave es un monomotor terrestre propulsado por un motor turbohélice, de 11 ocupantes incluido piloto y copiloto, fabricado por Cessna Aircraft Company, modelo 208B, serial 208B0905, categoría normal. Certificado tipo FAA A37CE, con tren de aterrizaje tipo triciclo fijo.

Su motor ubicado en la parte delantera del fuselaje, es un Pratt & Whitney modelo PT6A-114A con una potencia máxima de 675 HP, su hélice fabricada por Mc CAuley, modelo 3GFR34C703BP. El peso máximo de despegue es de 8.750 lb.

La Organización de Mantenimiento que solicitó la Certificación de Aeronavegabilidad fue SILCA OMAC N° 274, el certificado de aeronavegabilidad se encontraba vencido desde el 18 de septiembre de 2019.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial Avión y habilitación en monomotores terrestres, vuelo instrumental, habilitación Tipo C182, C206 y C208 como capitán, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 44 años y experiencia de vuelo de 5.463,8 horas, y con 1.895.1 horas en el tipo de la aeronave del suceso.

El copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial Avión y habilitación en monomotores terrestres, vuelo instrumental, habilitación Tipo C206 y C208 como capitán, BE9L como copiloto, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 45 años y experiencia de vuelo de 10173,1 horas, de las cuales 9.951,3 horas corresponden al modelo de aeronave involucrado en el suceso.

Las condiciones meteorológicas eran favorables para la realización de vuelos bajo reglas visual VFR.

Se realizó el registro fotográfico del suceso.



Imagen 1: Vista desde la parte frontal, Aeronave YVO134



Imagen 2: Vista lateral derecha, Aeronave YVO134



Imagen 3: Vista posterior derecha, Aeronave YVO134



Imagen 4: Vista lateral izquierda, Aeronave YVO134



Imagen 5: Vista posterior, Aeronave YVO134

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 control de la aeronave en la fase de toma de contacto debido a un desplome aerodinámico.

Como factores contribuyentes la presencia de vientos ráfagados de intensidad variable y el estado técnico de la pista de aterrizaje (pista no preparada), los cuales impidieron una recuperación efectiva del régimen de descenso y derivaron en un impacto estructural severo seguido de un giro sobre el eje transversal.

Durante el proceso de investigación documental, se pudo evidenciar que la aeronave no contaba con el certificado de Aeronavegabilidad Vigente.

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 **036/2019**, 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, 24 de septiembre de 2.020