



# INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 034/2019

## ACCIDENTE AVIACIÓN

AERONAVE MARCA: **ROCKWELL INTERNATIONAL**

MODELO: **690B**

MATRÍCULA: **YV3066**

EXPLOTADOR: **PRIVADO**

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

FECHA: **16 DE SEPTIEMBRE DE 2019**

HORA: **13:40 UTC.**

## INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

### JIAAC EXPEDIENTE N° 034/2019

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°034/2019**. 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 16 de septiembre de 2.019 a las 13:40 UTC, la aeronave matrícula YV3066, de uso privado y corporativo, tripulado por un piloto, despegó desde el Aeródromo El Gran Roque (SVRS) Territorio Insular Francisco de Miranda, con el objeto de trasladar siete (7) pasajeros hacia el Aeropuerto Caracas (SVCS). En fase de aproximación al desplegar el tren de aterrizaje, falló el aseguramiento de la pierna derecha, decidiendo el piloto aterrizar con el tren replegado, deslizándose sobre la parte inferior del fuselaje, resultando los ocupantes ilesos y la aeronave con daños de importancia

La aeronave es un multimotor terrestre propulsado por dos motores turbohélice, de 10 ocupantes incluido piloto, fabricado por Rockwell International, modelo 690B, serial 11541, categoría normal. Certificado tipo FAA 2A4, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil.

Sus motores ubicados en la parte inferior de las alas con AiResearchs Modelo TPE-331-5-251K con una potencia máxima de 717,5 hp, su hélice fabricada por Hartzell, modelo HC-B3TN-5FL. El peso máximo de despegue es de 10.325 lb.

La aeronave para el momento del suceso contaba con certificado de aeronavegabilidad y matriculas emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula vigente.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial Avión y habilitación en monomotores terrestres, multimotores terrestres, vuelo instrumental, habilitación Tipo C172, C206, C402, C310, PA34, BE58, PA31, C500, C550 y AC90 como capitán, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 26 años y experiencia de vuelo de 2.030,7 horas, y con 258,8 horas en el tipo de la aeronave del suceso.

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

Se realizó el registro fotográfico del suceso



**Imagen 1:** Momento del impacto sin tren, Aeronave YV3066



**Imagen 2:** Aeronave posterior al impacto sin tren, Aeronave YV3066



**Imagen 3:** Vista lateral izquierda (aeronave detenida posterior al impacto)

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 falla por fractura del elemento de sujeción del actuador hidráulico interno del tren de aterrizaje principal derecho. Esta pérdida de integridad estructural provocó el desacoplamiento mecánico entre el actuador y la pierna del tren, impidiendo que el sistema completara su secuencia de extensión y alcanzara la posición de bloqueo de seguridad (down & locked).

**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 034/2019, 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, 16 de septiembre de 2.020