



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 004/2022

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **PIPER AIRCRAFT
CORPORATION**

MODELO: **PA-42**

MATRÍCULA: **YV2351**

EXPLOTADOR: **ERCOLI GARCIA SANDRO ENRIQUE**

LUGAR: **EN FASE DE RUTA A 142NM, DESDE EL
AEROPUERTO INT. DE PTO. ORDAZ MANUEL PIAR (SVPR)
HASTA EL AEROPUERTO INT. OSCAR MACHADO ZULOAGA
(SVCS), LA AERONAVE PRESENTÓ UNA FUGA DE ACEITE
EN EL MOTOR IZQUIERDO, EN LA CUAL PROCEDIÓ AL
AEROPUERTO METROPOLITANO.**

FECHA: **17 DE ENERO 2.022**

HORA: **21:45 UTC**

INFORME PRELIMINAR INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°004/2022

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 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° **004/2022**. 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 proceso de investigación se encuentra en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **esta información preliminar está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 17 de Enero 2.022 a las 21:45 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV2351**, Marca: **Piper Aircraft Corporation**, Modelo: **PA-42** Serial: **42-8001010**, propiedad de **ERCOLI GARCIA SANDRO ENRIQUE**, según el Certificado de Registro Nacional emitido por el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC); despegó desde el Aeropuerto "General Manuel Carlos Piar" (SVPR), Estado Bolívar, hacia el Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) Estado Miranda. En fase de ruta a unas 142NM del SVCS, el piloto observa en el panel, el indicador de presión de aceite (Oil) un desincremento de baja presión en el motor izquierdo, la misma presentaba una fuga de aceite por el subidero o manguera de desahogo del motor de la aeronave, debido a una empaadura (Gasket) dañada del tacómetro generador N1, del motor N° 1, por lo cual el piloto solicita al control de aproximación de SVCS la necesidad de aterrizar en el Aeropuerto Metropolitano de Ocumare del Tuy (SVMP) en donde está establecido el taller de la aeronave y así poder solucionar la falla, evitando de esta forma un aterrizaje innecesario en el SVCS. El piloto resultó ileso, la aeronave arroja un mal funcionamiento del componente o sub sistema tacómetro generador N1 de aceite (Oil). El peso máximo de despegue es de 5.080kg. (SCF-PP)

La aeronave es fabricada por **Piper Aircraft Corporation** modelo: **PA-42**, serial: **42-8001010** , **TC/Data Sheet Approved/TC A16WE** emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de

los Estados Unidos de América, con sistema de tren de aterrizaje tipo retráctil, sus motores Marca: **P&W Modelos: PT6-A41** con un empuje máximo 850hp c/u.

La aeronave realizaba un vuelo privado y para el momento del suceso se encontraba en condiciones aeronavegable, Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad Estándar vigentes, emitido por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula.

Las condiciones meteorológicas según el **METAR**, eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo visuales (VFR) en el Aeropuerto Metropolitano de Ocumare del Tuy (SVMP).

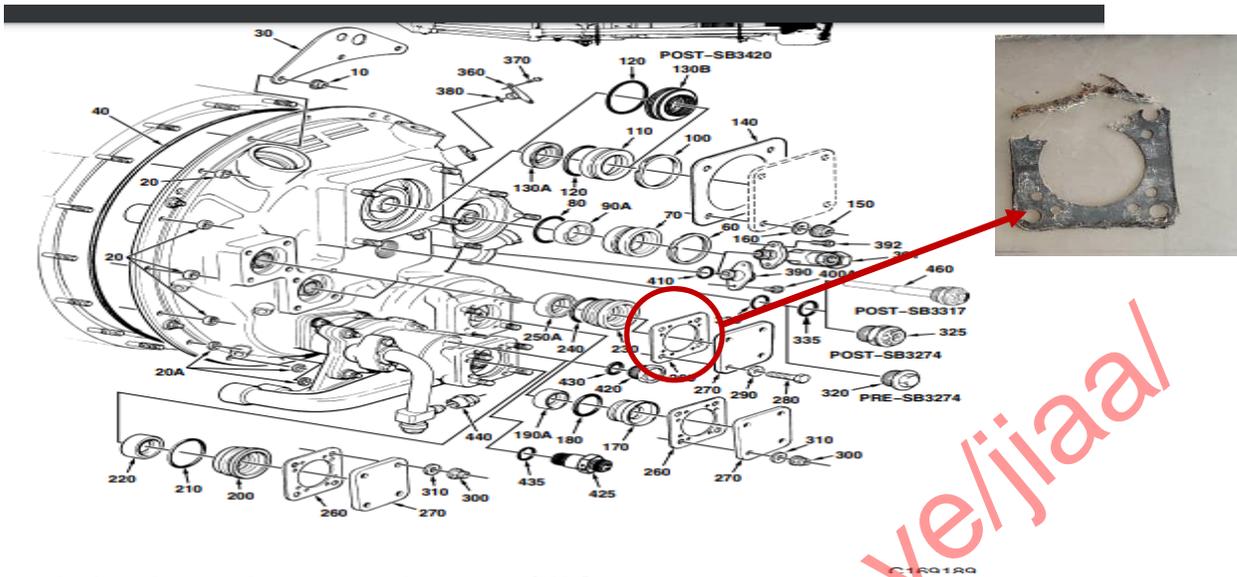
El piloto al mando de 56 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental; PAY2 / PAY3 Capitán; C441 Capitán; PC6 Porter Capitán.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC N – 641, **WINGS AIR COMPANY 2000, C.A**, ubicada en el Aeropuerto Metropolitano de Ocumare del Tuy en Miranda.

Durante el proceso de avance e investigación, se realizó lo siguiente:

- a) Recepción de los registros de Mantenimiento de la aeronave
 - Control de cumplimiento del Mantenimiento Programado
 - Control de Componentes Hard Time, Time Limit y On Condition.
 - Servicios asentados en bitácoras Clase 1
- b) Entrevista del piloto al mando
- c) Solicitud de la Licencia y Certificado Médico del piloto.
- d) Se solicitó el encendido del motor para observar la fuga de aceite reportada por el piloto
- e) Indicación del instrumento de presión de aceite (Oil Pressure) donde indicaba que la presión estaba por debajo de lo especificado, según manual de mantenimiento del fabricante.
- f) Se verificó la causa del problema indicando que el Gasket (Empacadura) instalado en el tacómetro generador N1, estaba sumamente dañado por condición.

Presentación de imágenes de lo sucedido como daño en el Gasket (Empacadura)



Indicadores de presión de aceite 1 Y 2

N1 Baja Presión



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:

A la Gerencia de Mantenimiento de la OMAC.

- 1) Se recomienda establecer las inspecciones por condición e integrarlas en las guías de los servicios preventivos de mantenimiento.
- 2) Al hacer las respectivas compras de los consumibles, verificar con el Inspector de Control de Calidad el "In Coming Inspection" del o los consumibles para su entrada al almacén, según el procedimiento del MPO del Almacén.

- 3) Todos los cambios preventivos que se realicen por mantenimiento, deben ser respectivamente asentados en las bitácoras y verificar la trazabilidad de los mismos.

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 004/2022, reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico a el Estado de Diseño y el Estado de fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, la NTSB como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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.

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, 20 de Enero 2.022