



INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 041/2016

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT

MODELO: 550

MATRÍCULA: YV3051

EXPLOTADOR: ANTONIO SWTOSLAW BOHD KOROL HUL

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL OSCAR MACHADO ZULOAGA (SVCS)

FECHA: 16 DE AGOSTO DE 2016

HORA: 19:22 UTC

INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAEXPEDIENTE N° 0041/2016

El presente informe provisional es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN (JIAA)** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**, en relación con las circunstancias que produjeron 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 este despacho bajo el N°0041/2016, 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 cuales todas las experticias necesariamente no se recurrirá a procedimientos de prueba de tipo judicial.

El proceso de investigación se encuentran en su fase de análisis; por lo tanto, **esta información está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El 16 de Agosto 2016 la aeronave matrícula YV3051, propiedad de Antonio Switoslaw Bohd Korol Hul, presentó plan de vuelo del aeropuerto internacional "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) en Charallave, estado Miranda con destino al Aeropuerto "Luisa Cáceres de Arismendi" (SVBI) en Barinas, edo. Barinas. La aeronave efectuaba un vuelo privado de traslado sin pasajeros. A las 19:22 se autoriza el despegue, durante su recorrido, el mismo fue interrumpido y según video de seguridad del aeropuerto se visualizó el despliegue el inversor de empuje del motor N°2. La aeronave desalojó la pista hacia la plataforma de corrida de motores, al norte de la pista. Estando estacionada en la plataforma, el piloto le informó al controlador de torre que había interrumpido el despegue por el encendido de la luz de advertencia de puerta desasegurada y que se había resuelto el problema, solicitando nuevamente autorización para despegar. La aeronave hizo el rodaje hacia el umbral de la pista 10, algunos testigos observaron que las conchas del inversor de empuje del motor N°2 estaban entreabiertas, se trató de informar al piloto vía telefónica sin éxito. En la fase de despegue durante el ascenso inicial se desplegó el inversor de empuje del motor N° 2, perdiéndose el control de la aeronave, virando por la derecha noventa grados, cayendo por la ladera sur del aeropuerto e impactar contra el terreno a unos 700 mts, produciendo una explosión e incendio de la aeronave, resultando sus dos tripulantes con lesiones mortales y la aeronave destruida.

La aeronave es un bimotor turbofan, con capacidad de 13 ocupantes incluidos el piloto y el copiloto, de fabricación norteamericana, por la compañía Cessna Aircraft (Textron Aviation), modelo 550, serial N° 550-0070, categoría transporte, certificado tipo FAA A22CA, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus motores son turbofans, Pratt & Whitney JT15D-4 con un empuje máximo de 2.500 lbs. El peso máximo de despegue es de 13.300 lbs. y para el aterrizaje 12.700 lbs., disponía de certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación vigentes, emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula.

La tripulación de vuelo estaba conformada por piloto y copiloto, ambos poseían certificación médico y licencias aeronáuticas vigentes emitidos por el INAC, sus edades de 71 y 72 años respectivamente, el piloto contaba con 25.231.2 horas totales de vuelo de las cuales 11.500 horas eran en el modelo 550.

Se pudo comprobar al recuperar los restos de la aeronave que las conchas del inversor de flujo del motor N°2 estaban desplegadas, igualmente se observó en el motor N°1 evidencias de estar en régimen de potencia mínima. Cuando se revisó el video de seguridad del aeropuerto, se observó el despliegue del inversor de flujo del motor N°2, al intentar despegar por segunda vez.

De acuerdo con las evidencia y hallazgo encontrados, se analiza la posibilidad de una deficiencia en el mecanismo del inversor de flujo de empuje del motor N°2 y en la ejecución de los procedimientos establecidos en el Pilots' Abbreviated Checklist, página 36, para el caso de un "despliegue inadvertido del inversor de flujo del motor en vuelo".

Para completar dicho análisis se requiere realizar la experticia técnica en ambos motores para determinar parámetros y condiciones de operación en el momento del impacto y cuáles fueron las causas del despliegue del inversor de flujo del motor N°2, así mismo, la descarga y análisis de los datos de voz de cabina registrados en la grabadora de voz de cabina (CVR), los cuales están pendientes por asignación de recursos financieros, debido a no contar con los laboratorios necesarios.

Las condiciones meteorológicas para el momento del suceso eran buenas, no siendo factor contribuyente al suceso.

La JIAA mantiene la custodia de la aeronave y/o componentes.

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 041/2016, reportando al sistema "ADREP" de 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 de la aeronave a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América, que designó como representante acreditado al Sr. Aaron Mc Carter Investigador de Seguridad Operacional, coordinando con él la descarga y análisis del registrador de voces de cabina (CVR), lo cual se realizaría en los laboratorios de la oficina de la NTSB..

Por el Estado de diseño y fabricación de los motores fue notificada la Transportation Safety Board of Canadá (TSB) designando como representante acreditado al Sr. Earl Chapman, quien contactó la empresa Pratt & Whitney Canadá, diseñador y fabricante de los motores, la cual asumirá los costos de traslado y análisis de los motores en USA.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos. 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 no pueden ser publicados sin un permiso específico de la JIAA.

Caracas, 21 de Noviembre 2016