



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE: 018/2021

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT CO.

MODELO: 208 B

MATRÍCULA: YVO113.

EXPLOTADOR: CORPOELEC.

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLIVAR
(MAIQUETIA EDO. LA GUAIRA).

FECHA: 28/06/2021

HORA: 17:06 VENEZUELA / 21:06 UTC.

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN EXPEDIENTE N° 018/2021

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 E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (JIAAC)** 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° 018/2021**. 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 pruebas 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 será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

En fecha, del 28 de junio de 2021 siendo las 21:06 UTC, la aeronave con matrícula **YVO113**, Modelo **208B**, propiedad de la Empresa Corporación Eléctrica Nacional, S.A (CORPOELEC), la aeronave con plan de vuelo al Aeropuerto Internacional de Maiquetía Simón Bolívar (SVMÍ) con destino al Servicio Autónomo Bolivariano Aeropuerto de Aragua Tacarigua (SVBS) en el ascenso inicial, se retorna a la pista 10 debido a la presencia de humo en la cabina, resultando la tripulación ilesa y la aeronave sin daños de importancia. (MTOW 2.145 KG/ F-NI).

La aeronave es un Cessna Aircraft CO, modelo: **208B**, serial: **208B1135**, categoría operacional permitida: **Aviación General – Uso oficial**, certificado tipo FAA No. **A37CE**, fabricación y diseño U.S.A. con una capacidad de 9 a 14 pasajeros. Tripulación: 2 pilotos al mando, tren de aterrizaje fijo, propulsado por un motor 1 Pratt & Whitney PT6A-114A Turbohélice, serial: U208B1135, peso máximo de despegue 3.970 kg (8752 libras), peso máximo de aterrizaje 9.000 lb / 4082 kg.

El capitán de 34 años poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial con habilitación de vuelo instrumental, monomotores terrestres (C206/ C 182), capitán de C208B, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 34 años y experiencia de vuelo de 1.061,3 horas, con 245,4 horas como piloto al mando de aeronaves 208 B.

El Copiloto de 25 años poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial con habilitación en C208B como Copiloto y Vuelo Instrumental, edad de 25 años y experiencia de vuelo de 239,6 horas con 27,6 horas en C208B como copiloto.

La aeronave mantenía la configuración interior original y para el momento del suceso disponía de Certificado de Matrícula, Aeronavegabilidad emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes.

Las condiciones meteorológicas existentes a las 21:06 UTC del 28 de Junio hasta las 03:00 del 29 de Junio observada nube de tormenta en las siguientes coordenadas (N 10 49, W 063 32; N 03 85 W 067 38; N 05 13, W 060 94; N 09 47, W 061 59; N 10 49, W 063 32) hasta las 24.000 pies moviéndose al oeste intensificándose.

La cesión de custodia total de la aeronave fue entregada con retención de producto (GPS, N° de partes 069 0134 0102), serial N° 2323, fabricante Honeywell International).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Solicitud de la documentación completa a la tripulación.
- Durante la inspección a la OMAC se solicitó la siguiente documentación:
 - Documentación de registro, certificación y competencias de la OMAC.
 - Solicitud de la documentación completa de la aeronave.
 - Registro fotográfico.
 - Entrevista realizada a la tripulación.
 - Órdenes de servicios ejecutadas y control de componentes de los últimos 3 meses.
 - Manual de servicios recomendado por Cessna Aircraft Company.
 - Lista de verificación de cierre de las órdenes de trabajo.
 - Control de directivas de aeronavegabilidad de la aeronave, motor y hélices.
 - Última factura de combustible.
 - Certificación de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Certificado de seguros.
 - Plan de vuelo.
 - Lista de capacidad aprobada de la organización de mantenimiento aeronáutico certificada nacional.
- Recepción del informe técnico detallado relacionado a la inspección y mantenimiento del equipo KLN 94 GPS, S/N 2323, P/N: 069-01034 0102, marca Bendix/King, de la mencionada aeronave.
- Se realizó la inspección y mantenimiento del GPS KLN 94, S/N: 2323, P/N: 069-01034 0102, Marca BENDIX/KING, de la Aeronave Marca CESSNA CARAVAN, MODELO 208B, Matrícula YV 0113, perteneciente a la empresa CORPOELEC, C.A.
- Durante la inspección del equipo GPS KLN 94, se evidenció presencia de humedad en la tarjeta electrónica (P.B.C), asignada con el código N°200-09639-000, donde tomaron las siguientes acciones de mantenimiento, de acuerdo a lo establecido en el manual BENDIX/KING, KLN 94, N° 006-10599-0004, revisión N° 04, de fecha del año 2003 y con el manual de prácticas estándar de mantenimiento de equipo de aviónica, asignado

con la nomenclatura N° AC43-13, sección N° 12, párrafo N° 12-17 de fecha las cuales se especifican a continuación:

- ✓ Efectuaron limpieza y mantenimiento.
- ✓ Procedieron a secar la tarjeta electrónica (P.B.C) con aire, para eliminar cualquier rastro de humedad.
- ✓ Realizaron un chequeo de forma estático a los componentes insertos en la placa electrónica con el equipo multímetro.
- ✓ Reemplazaron los capacitores eléctricos polarizados de las tarjetas auxiliares y continuas el corto interno con alcance a los circuitos integrados.

Durante esa inspección observaron daños a consecuencia de corto circuito por contacto con la humedad de los capacitores eléctricos polarizados de la tarjeta auxiliar.

Imagen 1. Parte superior del GPS KLN 94



Imagen 2. Parte posterior del GPS KLN 94



Parte posterior
del GPS

Imagen 3. Panel de control



Panel de control,
en donde va
insertado el GPS.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, emite las siguientes Medidas Preventivas a la Empresa Corporación Eléctrica Nacional, S.A (CORPOELEC):

1. Implementar rutinas de inspección y mantenimiento de las conexiones eléctricas de aviónica.
2. Reemplazar inmediatamente el equipo de GPS, para así evitar la repetición futura del evento.

NOTIFICACIÓN DEL SUCESO Y RELACIÓN CON LOS ESTADOS INVOLUCRADOS

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 JIAA/NAI 018/2021 reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico al 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 e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC).

Todos los tiempos horarios reflejados en este informe provisional, están indicados en Tiempo Universal Coordinado (UTC); la hora legal de la República Bolivariana de Venezuela es UTC -4:00 horas.

Extractos de esta información pueden ser publicados sin un permiso específico de la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (DGOAST), siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 28 de julio de 2021.