

# INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 045/2021

## ACCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**

MODELO: **U206G**

MATRÍCULA: **YV2494**

EXPLOTADOR: **ELISEO MENDEZ DELGADILLO**

LUGAR: **TERRENO UBICADO A 6 NM DE SVGA.**

FECHA: **28 DE SEPTIEMBRE DE 2021.**

HORA: **18:45 UTC**

## **INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

### **JIAAEXPEDIENTE N° 045/2021**

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 de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°045/2021. 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 proceso de investigación se encuentra en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **ésta 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 28 de septiembre de 2021 a las 18:10 UTC, la aeronave matrícula YV2494, bajo explotación de Eliseo Méndez, inició un vuelo para transportar carga desde la pista del Aeródromo La Paragua SVGA, ubicado en el estado Bolívar, República Bolivariana de Venezuela, con destino a la pista de la localidad de San Salvador de Paul ubicada aproximadamente a 58 NM de SVGA en el radial 170°. En fase de ascenso a nivel de crucero, el piloto apreció funcionamiento irregular del motor al revisar los parámetros del motor observó aumento de la temperatura de cabeza de cilindros y reducción de la presión de aceite. Decidió entonces retornar a la pista de salida, pero la potencia iba reduciéndose en la medida que aumentaba la temperatura y se reducía la presión de aceite. Al ir perdiendo altura el motor alcanzó la máxima temperatura permitida, no quedando otra opción al piloto que aterrizar en algún lugar despejado. El piloto escogió un espacio amplio de terreno, donde aterrizó siguiendo los procedimientos establecidos en el manual de vuelo. Durante el recorrido de frenado cruzó una banda de pantano que estaba cubierta de pasto, lo cual causó un fuerte impacto en la pierna de nariz del tren de aterrizaje que se desprendió. La aeronave golpeó el fuselaje delantero y el extremo del ala derecha contra el piso, quedando la aeronave con el tren de aterrizaje principal hundido en el pantano y reposando en la parte inferior del fuselaje. El piloto resultó ileso, y se comunicó por radio con las aeronaves de la zona a través de la frecuencia de uso público notificando el suceso y su ubicación.

La aeronave es un monomotor terrestre propulsado por un motor recíproco, de 05 pasajeros y 01 piloto, fabricado por Cessna Aircraft Company, modelo U206G, serial N° U20604644, categoría normal, Certificado Tipo FAA A4CE, con tren de aterrizaje tipo triciclo fijo. Su motor ubicado en la nariz del fuselaje, es Continental modelo IO-520-F con potencia máxima de 300 hp. El peso máximo de despegue es de 3.600 lb. La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial como servicio especializado de transporte aéreo y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es Aeroservicios Continental C.A. OMAC N 082.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial Avión y habilitación de Monomotores Terrestres (C182, C206, AN2) y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 47 años y experiencia de vuelo de 3.358 horas, con 2.911,48 horas como piloto al mando.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 03 KT de dirección 110°, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Traslado al sitio del suceso, registro fotográfico de la aeronave y de las condiciones del terreno. Verificación de nivel de aceite (12 litros) y cantidad de combustible en los tanques (180 lts).
2. Se solicitó documentación de soporte de información relacionado con el vuelo: solo se presentó plan de vuelo, no se presentó cálculo de peso y balance, no se presentó nota de despacho de combustible.
3. Se realizó entrevista al piloto.
4. Se solicitó la documentación de la aeronave, del piloto y los registros de mantenimiento de la aeronave. De acuerdo a la documentación la inspección de 50 horas, 100 horas y 200 horas se realizó el 17/07/20. La siguiente visita al taller fue por cumplimiento de boletines de inspección estructural el 03/11/20.
5. Se elaboro cesión de custodia temporal para trasladar la aeronave hasta el aeródromo de La Paragua.



*Img 1: Sitio donde quedó la aeronave con el tren de aterrizaje principal hundido en el pantano, las hélices ligeramente dobladas hacia atrás por impacto sin potencia*



Img 2: Vista posterior de la aeronave



Img 3: Vista derecha de la aeronave observando en el piso la pierna de tren de nariz arrancada de su soporte.



Img 4: Huellas del recorrido del tren de aterrizaje en el pantano.



Img 5: Extremo del ala derecha doblada por impacto contra el suelo.

Próximas actividades a realizar:

1. Experticia del motor: El explotador enviará el motor Continental modelo IO-520-F S/N 575542 a un taller certificado para realizar la experticia y determinar la causa raíz del suceso con el fin de emitir las Recomendaciones de Seguridad Operacional.

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 JIAAC/NAI 045/2021, 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 de la 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, 11 de octubre de 2021