



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 005/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT CO.

MODELO: 208B

MATRÍCULA: YV2993

EXPLOTADOR: CONVIASA

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "GENERAL JOSE ANTONIO ANZOATEGUI" DE BARCELONA, ESTADO ANZOATEGUI (SVBC)

FECHA: 03 DE FEBRERO DE 2022.

HORA: 18:19 UTC

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N°.005/2022

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 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° **005/2022**. 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 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.**

El día 03 de febrero de 2022, la Aeronave con Matrícula: **YV2993**, Fabricante: **CESSNA**, Modelo: **208B**, Serial: **208B5082**, operado por la empresa **CONVIASA**, presento plan de vuelo nacional con diez (10) personas a bordo (02 tripulantes de cabina, Piloto al mando más el primer oficial y 08 pasajeros), contaba con 1000 libras de combustible para una autonomía de 03:00 horas, desde el **Aeropuerto Internacional “General José Antonio Anzoátegui” de Barcelona (SVBC)**, ubicado en el Estado Anzoátegui con destino al **Aeropuerto internacional “General Santiago Mariño” de El Yaque, ubicado en el Edo. Nueva Esparta (SVMG)**.

Siendo las 18:19 UTC, en fase de despegue, y durante el recorrido, la tripulación observó en ambas pantallas MFD (Multi Function Display) y PFD (Primary Function Display), que el indicador de velocidad (ASI) se quedó en 52 nudos y no siguió aumentando, por lo que decidieron abortar el despegue de acuerdo a lo establecido en los procedimientos establecidos para este suceso inmediatamente procedieron a notificar a la torre de control, que requerían regresar a plataforma para evaluación técnica. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave sin daños de importancia.

La aeronave es un Cessna 208-B Caravan, es un avión regional/utilitario turbohélice de corto alcance fabricado en los Estados Unidos por la compañía Cessna. Bajo el certificado tipo **A37CE**, emitido por la Autoridad Aeronáutica de los Estados Unidos De Norteamérica, equipada con tren de aterrizaje fijo y motor turbofán fabricado por Pratt & Whitney Canadá Inc. Modelo PT6A-140. Y sistema integrado Garmin 1000 para mejora de visualización de instrumentos y performance.

La versión convencional cuenta con 11 plazas (10 pasajeros y un piloto), si bien un posterior diseño según nuevas regulaciones de la Federal Aviation Administration (FAA) puede llevar hasta 14 pasajeros.

El piloto al mando poseía certificación médica y licencia de TLA vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental, C208 Capitán/PIC; con 2377.7 horas totales y 524.8 horas como piloto al mando en el tipo de aeronave en la cual se presentó el incidente.

El primer oficial poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial Avión aeronáutica vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental C208 Copiloto/SIC; con 1150 horas de vuelo y 900 horas como copiloto en el modelo de aeronave en la cual se presentó el incidente.

Las condiciones Meteorológicas existentes en el lugar del suceso y zonas aledañas a las 18:19 UTC del día 03 de febrero de 2022, no fueron contribuyentes en el suceso, visibilidad horizontal ilimitada, temperatura del campo 28° y punto de rocío sin indicación medida. En general dentro del área en estudio se presentaron condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea.

La aeronave mantenía la configuración interior reglamentaria y para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso, sin embargo, se realizaron cruces de referencias de toda la información con la OMAC principal encargada y certificada en Venezuela para realizar el mantenimiento de la Aeronave registrada bajo el número N°431 CONVIASA.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó entrevistas a los pilotos.
- Se solicitó la documentación a la tripulación certificados médicos, licencias y bitácoras.
- Entrevista al responsable de mantenimiento y solicitud de informe escrito de sus actuaciones relacionadas con el suceso.
- Se elaboró acta de actuación en el sitio.
- Registro fotográfico de la aeronave en la plataforma remota de SVBC.
- Se solicitó la documentación de la aeronave; certificado de matrícula, certificado de aeronavegabilidad, homologación acústica, licencia de estación de radio y póliza de seguro.
- Se solicitó a la OMAC, un compendio de documentación y evidencias como lista de requerimientos necesarios para conformar el expediente del caso y como herramientas de análisis de evidencias.
- Compendio de la documentación y Dossier de la Gerencia del SMS, Plan de Emergencia e informe escrito de las acciones ejecutadas con relación al suceso.

La aeronave fue cedida el día 04/feb./2022, mediante Cesión de Custodia Total N°. DGOAST/2022/N°. 007, al representante legal de la Empresa.



1. Llegada de personal
Técnico de Conviasa

1Personal Técnico Conviasa.



2. Preparativos para iniciar
inspección de sistema
Pitot- Static por parte de
personal técnico calificado

2Preparativos de Inspección



3. Verificación de lecturas
obtenidas en los
instrumentos, respecto de
los datos ingresados en
equipo de pruebas.

3Verificación de Funcionabilidad de Sistema



VUELO N°	ESTACIÓN	MATRÍCULA	DÍA	MES	AÑO	N°	ATA	ÍTEM	PÁG.	CAT
2179B	LA 2	99303	03	02	22	00117418				
REPORTE: EN LA CARBENA DE DESPEGUE EL VALORIMETRO EN AMBOS PANTALLAS LLEGÓ A 5.2 PETS Y NO AUMENTO MAS, SE QUEDÓ ESTÁTICO						ACCIÓN CORRECTIVA:				
ATA						CAPITÁN FIRMA: W. HERDING		COMPONENTE:		POS.
TRANSFERIDO A DMHIL?						LOG N°:		PIN OFF:		PIN ON:
SI ☐ NO ☐						ACEITE		SIN OFF:		SIN ON:
VENCE:						MECÁNICO LIC. Y FIRMA:		RELEASE STA		INSPECTOR LIC. Y FIRMA:
INSPECTOR LIC. Y FIRMA:						1 2 3 4/APU		FECHA:		

VCVM-MAN-09-3007 Rev. 02

4. Reporte de la tripulación de vuelo el día 03 marzo 2022 al momento de RTO.

4 Reporte de la tripulación.

VUELO N°	ESTACIÓN	MATRÍCULA	DÍA	MES	AÑO	N°	ATA	ÍTEM	PÁG.	CAT
2179B	LA 2	99303	03	02	22	00117418				
REPORTE: EN LA CARBENA DE DESPEGUE EL VALORIMETRO EN AMBOS PANTALLAS LLEGÓ A 5.2 PETS Y NO AUMENTO MAS, SE QUEDÓ ESTÁTICO						ACCIÓN CORRECTIVA: Se efectuó Inspección y Chequeo Funcional del Sistema PITOT STATIC de acuerdo con AMM/JCSNA Versión 208 B3 de 34-11-00-6 Funcionando de manera Satisfactoria.				
ATA						CAPITÁN FIRMA: W. HERDING		COMPONENTE:		POS.
TRANSFERIDO A DMHIL?						LOG N°:		PIN OFF:		PIN ON:
SI ☐ NO ☐						ACEITE		SIN OFF:		SIN ON:
VENCE:						MECÁNICO LIC. Y FIRMA:		RELEASE STA		INSPECTOR LIC. Y FIRMA:
INSPECTOR LIC. Y FIRMA:						1 2 3 4/APU		FECHA:		

VCVM-MAN-09-3007 Rev. 02

5. Slip de mantenimiento 00117418, detallando las acciones correctivas aplicadas y el funcionamiento satisfactorio del sistema.

5 Acción Correctiva.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), enmarcada en las investigaciones realizadas inicialmente determinó que, la **causa probable** del incidente pudo ser el factor material debido a la **obstrucción de las líneas del sistema Pitot-Statico** y como **factor contribuyente**, la falla en la inspección visual y/o protección del sistema antes de la realización del vuelo.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, emite las siguiente Medida Preventiva:

A la Empresa CONVIASA.

1. Implementar un procedimiento efectivo que permita la verificación regular del estado físico de los conectores y líneas rígidas o flexibles que forman parte del sistema Pitot-Statico en toda la flota de aeronaves de la empresa.

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 del formulario número 005/2022 de fecha 03 de febrero de 2022, 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 fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Fabricante de la aeronave**, la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) por sus siglas en el idioma inglés, como Autoridad para la Investigación de Accidentes de Aviación del Estado norteamericano, a la fecha no se tiene conocimiento de que haya emitido respuesta alguna al respecto.

El sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)** en su condición de organismo que norma la Aviación Mundial, a la fecha no emite respuesta alguna al respecto.

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) 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, 25 febrero 2022.