

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 041/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **CESSNA AIRCRAFT CO.**

MODELO: **550**

MATRÍCULA: **YV1348**

EXPLOTADOR: **INVERSIONES OCIANCO C.A.**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" (SVM) EDO.
LA GUAIRA.**

FECHA: **20 DE JULIO DE 2022.**

HORA: **14:25 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 041/2022

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES 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°041/2022. 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 20 de julio de 2.022 a las 14:40 UTC, la aeronave matrícula YV1348, inició un vuelo para transportar un pasajero desde la pista del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" en Maiquetía (SVMI), ubicado en el Estado La Guaira con destino al Aeropuerto Internacional "Juan Pablo Perez Alfonzo" (SVVG) ubicado en El Vigía, Edo. Mérida, República Bolivariana de Venezuela. Estando la aeronave en fase de ascenso inicial, el motor derecho disminuyó su potencia quedando en régimen de RPM mínimas. El piloto al mando solicitó al ATC retornar al aeropuerto de salida siendo autorizado para usar la pista 10L y estando en aproximación final embanderó el motor derecho. La aeronave aterrizó normalmente desalojando la pista y durante el Taxeo en la intersección E, apagó el motor izquierdo por instrucción de los bomberos. La aeronave fue remolcada hasta la plataforma de estacionamiento del terminal auxiliar. Los ocupantes de la aeronave resultaron ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave matrícula YV1348 involucrada en el suceso es un bimotor terrestre propulsado por motores turbohélice de 10 asientos incluyendo un piloto, fabricado por Rockwell-Standard & Associates, modelo 690A, serial N° 11131, categoría normal, Certificado Tipo FAA 2A4, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados uno en el ala derecha y otro en el ala izquierda, son AiResearch (Garrett) modelo TPE-331-5-252K con potencia máxima de 717,5 HP. El peso máximo de despegue es de 10.250 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 y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es Elikaty Servicios Aereos C.A. OMAC N 666.

El piloto de la aeronave poseía certificación médica, licencia de Piloto Privado-Avión con habilitaciones de Capitán AC90, Copiloto C550 y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 36 años y experiencia de vuelo de 534,1 horas totales de vuelo.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 08 KT de dirección 90°, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se le solicitó documentación de soporte de información relacionada con el vuelo: plan de vuelo, cálculo de peso y balance de la aeronave para el vuelo, manifiesto de pasajeros, plan de vuelo.
2. Se entrevistó al piloto de la aeronave.
3. Se solicitó la documentación de la aeronave, del piloto y los registros de mantenimiento de la aeronave.
4. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición de la externa de la estructura de la aeronave y motores.



Foto1. Aeronave YV1348 se observa el motor derecho en paso de bandera y el motor izquierdo en paso fino.



Foto2. Se observa mancha causada por derrame de fluidos y broches de sujeción de las capotas del motor corroídos.

5. En el motor derecho se hizo verificación del recorrido del varillaje de los controles de aceleración y hélice encontrándose dentro de límites normales. Se revisó el filtro P3 encontrándose sin discrepancias. Se hizo reemplazo del sensor P₂T₂ que suministra señal de presión y temperatura en la entrada de aire del motor a la Unidad de Control de Combustible.



Foto3. Sensor P₂T₂ que suministra señal de presión y temperatura en la entrada de aire del motor a la Unidad de Control de Combustible.



Foto4. Sensor P₂T₂ visto desde el lado externo derecho del motor resaltado por el círculo.

6. Se hizo corrida de ambos motores haciendo ajustes de RPM y potencia para que ambos quedaran en simetría de parámetros.
7. Se elaboro cesión de custodia total de la aeronave.

La JIAAC determinó que la causa más probable del incidente, fue el factor material por falla del sensor P₂T₂.

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

A la OMAC-N 666 Elikaty Servicios Aéreos, C.A.

- Inspeccionar condición general de ambos motores: reemplazar abrazaderas rotas, corregir fugas y ajustar parámetros de funcionamiento. Reemplazar broches de fijación de las capotas de ambos motores. Corregir fugas de aceite de ambas hélices.

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 041/2022, 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 DGST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 23 de agosto de 2022

<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>