

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 042/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **CESSNA AIRCRAFT CO.**
MODELO: **550**
MATRÍCULA: **YV2932**
EXPLOTADOR: **INVERSIONES KINGDOM DE VENEZUELA C.A.**
LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL CARIBE "SANTIAGO
MARIÑO" (SVMG) EDO NUEVA ESPARTA .**
FECHA: **21 DE JULIO DE 2022.**
HORA: **18:52 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 042/2022

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°042/2022. 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 21 de julio de 2.022 a las 18:30 UTC, la aeronave matrícula YV2932, inició un vuelo para transportar cuatro pasajeros desde la pista del Aeropuerto Internacional del Caribe "Santiago Mariño" (SVMG) ubicado en El Yaque, Edo. Nueva Esparta, con destino al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" en Maiquetia, Estado La Guaira, República Bolivariana de Venezuela. Estando la aeronave en fase de ascenso inicial, se observó que la indicación de ITT (temperatura) del motor derecho, estaba oscilando. Sin embargo todos los demás parámetros del motor: RPM N1, RPM N2, presión y temperatura de aceite estaban dentro de límites normales y sin oscilación. En vista de esta discrepancia el piloto al mando decidió retornar al aeropuerto de salida donde aterrizó resultando sus ocupantes ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave es un bimotor turboprop, con capacidad de 13 ocupantes incluidos el piloto y el copiloto, de fabricación Cessna Aircraft (Textron Aviation), modelo 550, serial N° 550-0477, categoría Transporte, Certificado Tipo FAA A22CE, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus motores son turboprop, Pratt & Whitney JT15D-4 con un empuje máximo de 2.500 lbf. El peso máximo de despegue es de 13.300 lbs. y 12.700 lbs. de aterrizaje. y disponía de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación vigentes emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea-Aviación y habilitación de Capitán BE9L, C500, C550, BE10, Multimotores Terrestres PA31 y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 63 años y experiencia de vuelo de 14.300 horas.

El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial-Aviación y habilitación como Capitán en el tipo de aeronave BE9L, C550, PAY2 y Vuelo Instrumental con edad de 35 años y experiencia de vuelo de 3.580 horas.

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 realizaron entrevistas a la tripulación de mando.
3. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación de mando 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. Se hizo inspección boroscopica del motor derecho. Se encontraron las siguientes discrepancias: se despegó un strap o guía aerodinámica de goma de la bota antihielo del borde de ataque del ala derecha, se doblaron las esquinas externas de cuatro alabes del fan o primera etapa de compresión, se rompió el sensor de entrada de ITT en el ducto del fan. El compresor de alta presión, las cámaras de combustión y las ruedas de turbina se observaron sin daños. Los daños observados en el fan y el sensor ITT fueron causados por la ingesta del strap o guía aerodinámica de la bota antihielo del borde de ataque del ala derecha.



Foto1. Se despegó un strap o guía aerodinámica de goma de la bota antihielo del borde de ataque del ala derecha, se observa el sitio donde estuvo fijado el strap.

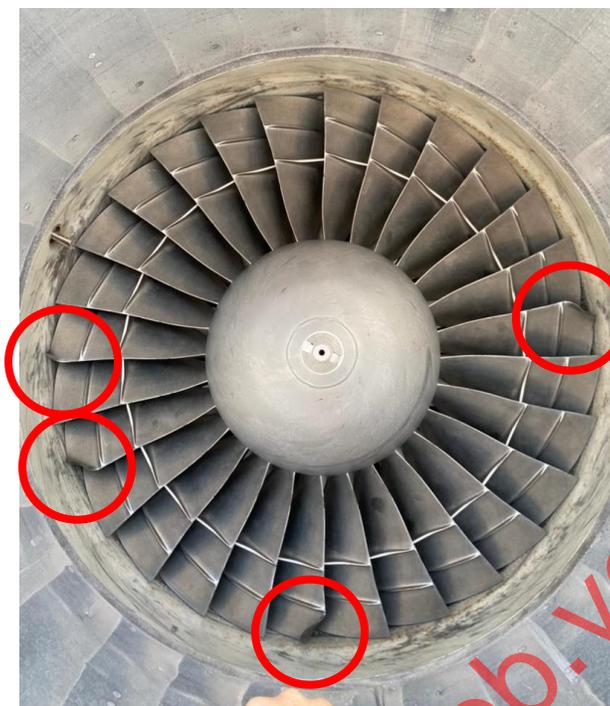


Foto2. Extremos de los alabes del fan doblados por impacto



Foto3. Extremo de uno de los alabes del fan doblados por impacto

5. Se reemplazó el sensor dañado y se hizo corrida de potencia del motor derecho comprobando que los parámetros de funcionamiento estaban dentro de límites normales. Se pudo comprobar que la oscilación en la indicación de ITT era causada por el sensor dañado en el impacto con el strap de goma. Se decidió entregar la aeronave al propietario para reparar el motor derecho por daños en el fan.



Foto4. Se reemplazó el sensor ITT dañado.

6. Se elaboro cesión de custodia total de la aeronave.

La JIAAC determinó que la causa más probable del incidente, fue el factor material por desprendimiento del strap o guía aerodinámica de goma de la bota antihielo del borde de ataque del ala derecha, que al introducirse en el motor derecho causó daños por impacto.

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 182 JET WILL, C.A.

Inspeccionar instalación del strap o guía aerodinámica de la bota antihielo del borde de ataque de las alas de la aeronave YV2932, para corregir defectos de adhesión del componente.

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 039/2021, 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 DGST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 3 de julio de 2022