



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 008/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

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

MODELO: **500**

MATRÍCULA: **YV3030**

EXPLOTADOR: **TRANSPORTE RADI C.A.**

LUGAR: **EN FASE DE ASCENSO SALIENDO SVVA DESTINO SVSO.**

FECHA: **23 DE FEBRERO DE 2022.**

HORA: **19:33 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 008/2022

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°008/2022. 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 encuentran 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 23 de febrero de 2022 a las 19:00 UTC, la aeronave matrícula YV3030, bajo explotación de Transporte Radi C.A., inició un vuelo privado con 02 tripulantes y 04 pasajeros despegando desde la pista 10 del Aeropuerto Internacional “Arturo Michelena” (SVVA), en Valencia, Estado Carabobo, República Bolivariana de Venezuela, hacia el Aeropuerto Internacional “Mayor Buenaventura Vivas Guerrero” (SVSO) en Santo Domingo, Estado Táchira. En fase de vuelo en ascenso a nivel de crucero, el piloto observó fluctuación en la indicación de velocidad rotacional (RPM) del N1 (Fan), del motor 2 (derecho), seguidamente tomo la decisión de retornar a SVVA, comunicándose al control de aproximación de SVBL. El piloto redujo la potencia del motor derecho sin apagarlo, realizando un procedimiento de aterrizaje normal. Luego del recorrido de aterrizaje, durante el taxeo a la plataforma se observó que continuaba la fluctuación de N1 del motor derecho. Los ocupantes resultaron ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, de 06 pasajeros y 02 tripulantes: piloto y copiloto, fabricado por Cessna Aircraft Co., modelo 500 serial N° 500-0031, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A22CE, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados en la parte posterior del fuselaje, uno a la derecha y otro a la izquierda, son

Pratt & Whitney, modelo JT15D-1A con un empuje máximo de 2.200 lb. El peso máximo de despegue es de 10.850 lb (4.925 kg).

La aeronave disponía 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 privado corporativo y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es OMAC N 223 Leader Air Services C.A..

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial - Avión y habilitación en Vuelo Instrumental, Monomotores Terrestres (C172), habilitación Tipo C500 como Capitán, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 38 años, experiencia de vuelo de 1.528,9 horas.

El copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial - Avión y habilitación en Vuelo Instrumental, Multimotores Terrestres (PA23 y PA31), habilitación Tipo BE10, BE20, LJ55, C500, y C550 como Copiloto, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 45 años, experiencia de vuelo de 950 horas.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada y viento de 5 kt dirección 040° en el aeropuerto de SVVA.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del suceso.
- Solicitud de la documentación completa del piloto al mando y copiloto.
- Entrevista a la tripulación
- Reporte de mantenimiento.
- Documento de la tripulación:

Cedula de identidad, licencia del personal aeronáutico con habilitaciones, Bitácora de vuelo.

- Entrevista a la tripulación.
- Documentos de explotador.
- Certificado de matrícula.
- Certificado de conformidad de mantenimiento.
- Certificado de homologación acústica.

NOTIFICACIÓN DEL SUCESO Y RELACIONES CON LOS ESTADOS INTERESADOS

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 008/2022, 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.

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) 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 DGST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 25 de febrero de 2.022