



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 013/2022

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

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

MODELO: **182M**

MATRÍCULA: **YV1618**

EXPLOTADOR: **Privado.**

LUGAR: **Pista Las Catalinas, Estado Bolívar**

FECHA: **09 DE FEBRERO DE 2022.**

HORA: **18:12 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N°.013/2022

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°. **013/2022**. 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 09 de febrero de 2022, siendo las 18:12 horas UTC, la Aeronave con Matrícula: **YV1618, CESSNA**, Modelo: **182M**, Serial: **18259458**, en vuelo desde aeródromo de Tumeremo, hacia la pista de Las Catalinas, en el estado Bolívar en fase de aterrizaje a 6 millas de la pista Las Catalinas, el piloto sintió un fuerte olor a quemado y empezó a presenciar humo en la cabina, haciendo imposible la visión y ocasionando pérdida de control de la aeronave al momento de tocar la pista, la aeronave se salió de la pista y posteriormente se incendió. Su único ocupante resultó ileso y la aeronave destruida por el fuego.

La aeronave es un Cessna 182M, se trata de un avión ligero mono motor de 4 plazas fabricado en los Estados Unidos por la compañía Cessna Aircraft Company. Bajo el certificado tipo **3A13**, emitido por la Autoridad Aeronáutica de los Estados Unidos De Norteamérica, equipada con tren de aterrizaje fijo y motor fabricado por Continental, Modelo O-470-R. El popular Cessna 182, de un relativamente alto rendimiento, apareció en 1956 como una simple versión con tren de aterrizaje tipo "triciclo" del Cessna 180.

El piloto al mando poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Comercial 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, Monomotores terrestres (C172, C206, C182) C500 Capitán/PIC; C550 Copiloto /SIC con 850.3 horas totales y 85 horas como piloto al mando en el tipo de aeronave en la cual se presentó el accidente.

Las condiciones Meteorológicas existentes en el lugar del suceso y zonas aledañas a las 18:12 UTC del día 09 de febrero de 2022, no fueron contribuyentes en el suceso, visibilidad horizontal ilimitada, temperatura del campo y punto de rocío sin indicación medida. En general dentro del área en estudio se presentaron condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea y para efectuar vuelos bajo la regla VFR.

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 numero N°377 Servicios Flymec. C.A.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Entrevista al piloto al mando responsable y solicitud de informe escrito de sus actuaciones relacionadas con el suceso.
- Registro fotográfico de la aeronave.
- Se solicitó a la OMAC, responsable de mantenimiento la documentación referente a últimos servicios realizados a la aeronave necesarios para conformar el expediente del caso y como herramientas de análisis de evidencias.

La aeronave fue cedida el día 15/mar./2022, mediante Cesión de Custodia Total N°. DGOAST/2022/ N°. 012, al representante legal de la Empresa.



1 Al momento de Aterrizaje



2 Inicio de fuego en la aeronave



3 Restos de la aeronave.



4 Restos de la Aeronave

1. Al momento de aterrizar, y salir de pista, se observa humo denso saliendo de la cabina

2. Aeronave totalmente destruida por el fuego

3. Aeronave con fuego en compartimiento de motor y cabina.

4. Vista completa del estado final de la aeronave luego del fuego.

Hallazgos durante el proceso de investigación:

1. El capitán no tiene entrenamiento teórico ni sintético reciente en la aeronave involucrada en el suceso.
2. Se evaluaron las directivas de aeronavegabilidad aplicables a la aeronave para sistemas de ELT, batería y Encendedor de cigarrillos, (77-23-11; 78-01-14 y 79-08-03) respectivamente, y se pudo evidenciar que las acciones ejecutadas no son factores contribuyentes al accidente.
3. La directiva de aeronavegabilidad 2007-09-01 (Sistema Eléctrico) no fue realizada por no tener aplicado el STC SA00152WI (Instalación de motor IO-520-D).
4. Los sistemas de navegación, comunicación, transponder, brújula y ELT fueron certificados por la empresa Master Avionics, OMAC-N N° 583 en fecha 13 de diciembre de 2021.
5. La organización de mantenimiento Servicios Flymec, certificada con el número 377 declara que el equipo GPS portátil marca Garmin, modelo Aera 500 el cual se encuentra usualmente conectado a la toma de corriente Lighting Cigar; posee instalado un fusible de 3 amperes, su consumo es de alrededor de 1 amperio, lo cual no representa una carga eléctrica para la aeronave, de acuerdo al manual de usuario Garmin Aera 500 P/N 190-01117-02 Rev. C apéndice D, pagina 159.
6. El extintor de incendio en la cabina poseía tarjeta de aeronavegabilidad en la cual declara que se realizó inspección por peso resultando satisfactorio con fecha de vencimiento 15 de diciembre de 2021, emitida por la empresa Servicios Flyteline, C.A certificada por la Autoridad Aeronáutica con el número 643.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), aún no ha podido determinar las causas probables y/o factores contribuyentes que condujeron al accidente debido al difícil acceso al lugar del accidente y a la imposibilidad de recabar evidencias motivado al estado de destrucción total en el que quedó la aeronave.

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

A la tripulación:

1. Realizar verificación de competencia al piloto al mando.

A la Empresa Servicios Flymec.

1. Implementar un procedimiento efectivo que permita la verificación regular del estado físico de los conectores, cables, puntos de toma a tierra y líneas rígidas o flexibles que forman parte del sistema eléctrico de las aeronaves que reciben mantenimiento en la empresa.

2. Asegurar que, la gerencia de mantenimiento notifique de manera inmediata, futuros eventos que afecten la seguridad operacional y la aeronavegabilidad de las aeronaves a las cuales les hace mantenimiento a la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC).

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 013/2022 de fecha 09 de marzo 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 su 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.

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, 03 marzo 2022.