



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 028/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT CORP.
MODELO: C90
MATRÍCULA: YV2986
EXPLOTADOR: INVERSIONES PAVIAN, C.A
LUGAR: AEROPUERTO OSCAR MACHADO ZULOAGA, ESTADO
MIRANDA.
FECHA: 01 DE JUNIO DE 2022.
HORA: 11:40 UTC



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAA EXPEDIENTE N° 028/2022

El presente Informe Preliminar resume las actuaciones realizadas por la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE/JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL**, 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° **028/2022**. 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 prueba 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 en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado**.

El día **06 de Junio de 2022**, siendo las **11:40 UTC**, la Aeronave con Matrícula: **YV2986, BEECH AIRCRAFT CORP, Modelo: C90, Serial: LJ-907**, propiedad de la empresa **INVERSIONES PAVIAN, C.A.**, despegó desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "OSCAR MACHADO ZULOAGA, (SVCS) ubicado en CHARALLAVE ESTADO MIRANDA** con destino al **AEROPUERTO INTERNACIONAL "JOSÉ TADEO MONAGAS" (SVMT) ubicado en MATURÍN ESTADO MONAGAS**. Luego del despegue, a los 5 minutos el piloto informa al servicio de Control de Aproximación (APP) Tuy que retorna por fallas en el indicador de presión de aceite, la tripulación comenzó el descenso, la presión disminuyó y se redujo la potencia al mínimo, aterrizando en el Aeropuerto Caracas. Resultando la tripulación y los pasajeros (4) ilesos y la aeronave sin daños. La aeronave contaba con 4 horas de autonomía, con un peso máximo de despegue de 4580Kg

La aeronave es un **BEECH AIRCRAFT CORP, Modelo: C90, Categoría Operacional permitida: Uso Corporativo, Categoría: Normal** y su **Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: Estándar. Número de Serie: LJ-907. Certificado tipo: 3420, de Fabricación, Diseño y Año: USA-BEECH C90, con una Capacidad: (02) tripulante y (06) pasajeros. Tripulación: (01) piloto al mando, tren de aterrizaje: retráctil, Cantidad de motores: 2 Motores Turbohélice. Fabricante Pratt & Whitney. Modelo: PT6A-21. Serial: PCE-24794(M1)/ PCE-24795 Hélices. Fabricante Mc Cauley. Modelo: 4HFR44C762-FH. Serial: 930916/930852.**



La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del accidente.

La aeronave mantenía la configuración interior original y para el momento del suceso. Certificado de Homologación Acústica: N° HA/0747. Fecha emisión: 10/11/2017. Licencia de Estación de radio de la Aeronave: N°GGSA-YV2986. Frecuencia 118.000 MHZ hasta 135.975MHz. Frecuencia de Emergencia 121.5MHz, Baliza 406.037MHz



Figura 1. Aeronave YV2986. Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave es la **OMAC-N°: 182 JETWILL SERVICIOS AERONAUTICOS RIF. J-301656954** ubicados en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "OSCAR MACHADO ZULOAGA", HANGAR C11, CHARALLAVE, ESTADO MIRANDA.**

El piloto con 45 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Licencia De Piloto Comercial- Avión
- Vuelo Instrumental/Instrument Flight
- BE20/BE9L Capitán/PIC
- C525 (20/05/2022).

El piloto cuenta con un total de 5.900 horas de vuelo de acuerdo a su bitácora de vuelo, con 2000 Horas ACFT. 4000 Horas como piloto al mando



Las condiciones meteorológicas existentes a las 11:40 UTC del 01 de Junio del 2022, eran favorables para el vuelo (Condiciones de vuelo: VMC, Visibilidad: CAVOK, Viento: Variable entre 5 y 10 Nudos.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Entrevistas al Piloto.
2. Registro fotográfico de la aeronave.
3. Ubicación Geográfica de la ruta de vuelo.
4. Experticia del Motor.
5. Actas de ejecución de Actividades.
6. Se solicitó la Documentación a la tripulación:
 - Cedula de identidad,
 - Licencia del personal aeronáutico con habilitaciones.
 - Certificado médico.
 - Copias de la Bitácora de vuelo del Capitán.
 - Copia del Plan de Vuelo.
7. **Se solicitó la Documentación de la Aeronave.**
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
 - Factura de suministro de combustible.
8. **Se solicitaron los siguientes documentos a la OMAC N° 182**
 - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
 - Lista de capacidades aprobada de la OMAC
 - Manual de procedimientos de la OMAC.
 - Control de componentes de la aeronave.
 - Copia de la Bitácora de la Aeronave.
 - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
 - Directivas del Avión.
 - Registros de mantenimiento.

EXPERTICIA DEL MOTOR

La Junta Investigadora realizó experticia del motor con la OMAC N°182 JET WILL en el aeropuerto de Caracas.

Se procedió a la apertura del motor para visualizar si existían rastros de aceite, en este sentido no se observó rastro alguno de pérdida de aceite.



Figura 2. Verificación de fugas de aceite en el motor y en la bandeja de recolección de líquidos en la Aeronave YV2986. **Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022



Figura 3. Verificación de fugas de aceite en el motor en la Aeronave YV2986. **Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022

Posteriormente, se mide el nivel de aceite y le faltaba $\frac{1}{4}$ de Galón (equivalente a 946ml), el cual fue sustituido inmediatamente.

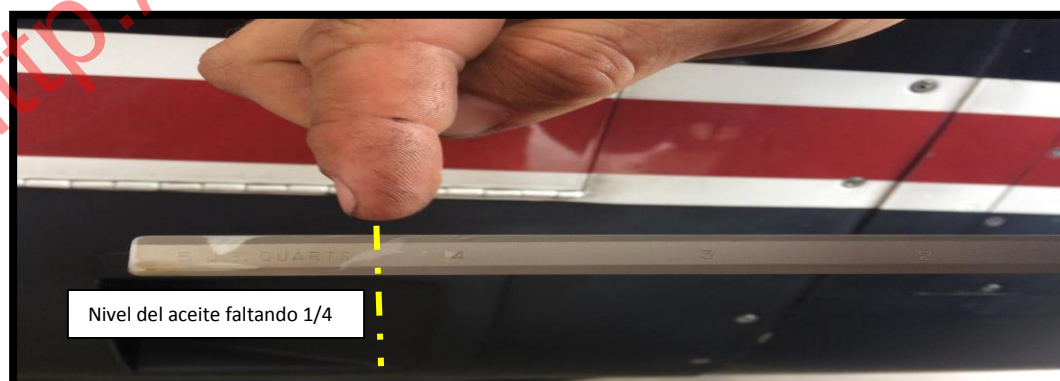


Figura 4. Verificación de Nivel del Aceite del Motor derecho en la Aeronave YV2986. **Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022



Luego, se le solicito al representante de la empresa para hacer un encendido rápido o motoring. Como resultado de la prueba realizada por el TMA de la OMAC, no se observó variación en el indicador de presión de aceite de la turbina del motor derecho, la indicación fue normal.

Posteriormente, se autoriza al traslado de la aeronave hasta la (zona de seguridad para la corrida de motores) para realizar corrida de motor y verificar que no hubiese fuga de aceite y la lectura del indicador de aceite se mantuviese constante (sin oscilación). Se encendió el motor derecho y se hizo una corrida llevando el torque hasta 1.200 Lbs-ft, alcanzando la presión de aceite a 100 psi, sin observar oscilación ni caída de presión.

Se chequeo el nivel de aceite 15 minutos después de apagado el motor y no se observó variación del nivel de aceite.



Figura 4. Verificación de Nivel del Aceite del Motor derecho con la corrida de motor presentara variación el indicador de Aceite en la Aeronave YV2986. **Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022

De acuerdo a oficio enviado en fecha 08/05/2022 por el TMAII. Inspector de Control de Calidad de la OMAC N°182 JETWILL, se efectuó inspección del motor en posición RH según lo estipulado en orden de trabajo: JW0622-6169. Una vez efectuados chequeos según el M/M KING AIR90 serie P/N: 90-590012-13D REV. DO de fecha 01/12/2019 y M/M PRATT & WHITNEY CANADA, Modelo: PT6A-21,-27, -28, P/N: 3013242, REV.54. Se determinó la existencia del cableado defectuoso de transmitter de presión de aceite del motor generando falso contacto y una señal errática.

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:



• **INVERSIONES PAVIAN, C.A:**

- Supervisar que se cumplan los lineamientos establecidos por el Manual de Mantenimiento en el prevuelo de la aeronave.
- Se recomienda hacer el chequeo y verificación del sistema indicador de presión de aceite del motor (transmitter, arnés, indicador de presión).

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental.

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 de formulario JIAAC/ 028/2022, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico al Estado de Diseño y el Estado de fabricación de la aeronave: 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 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 DGOAST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 06 de Junio de 2022.