



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 032/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **AERO COMMANDER DIVISION**

MODELO: **690A**

MATRÍCULA: **YV2725**

EXPLOTADOR: **INVERSIONES OCEAN 68, C.A.**

LUGAR: **A 30NM DE HIGUEROTE**

FECHA: **20 DE JUNIO DE 2022.**

HORA: **16:30 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 032/2022

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** 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° **032/2022**, 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 20 de junio de 2022 a las 20:30 UTC, la aeronave matrícula YV2725, fabricante: AERO COMMANDER DIVISION, Modelo: 690A, Serial: 11123, propiedad de INVERSIONES OCEAN 68, C.A., con plan de vuelo desde la pista del Aeropuerto "General Manuel Carlos Piar", ubicado en Puerto Ordaz, Estado Bolívar (SVPR), con destino a la Base Aérea "Generalísimo Francisco de Miranda", ubicado en La Carlota, Estado Miranda (SVFM), con seis (6) personas a bordo (piloto, copiloto y cuatro (4) pasajeros) y 04:30 hrs de autonomía, 01:10 hrs en ruta, con plan de vuelo visual con (18500 pies); La aeronave despegó a las 19.30 UTC, luego de 45 minutos de vuelo, el motor derecho (RH) empieza a presentar fuga de aceite, declara la emergencia y la tripulación decide cancelar la ruta hacia la Base Aérea "Generalísimo Francisco de Miranda" (SVFM) y procede al Aeropuerto Higuerote (SVHG) por la cercanía al aeropuerto el cual se encontraba a (35NM) desde su posición, aterrizando sin otra novedad. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave fabricada por AERO COMMANDER DIVISION, modelo: 690A, serial: 11123, categoría: Aviación General – Uso Corporativo, Certificado Tipo: 2 A4, Revisión 49, de fecha 25 de septiembre de 2015 emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de

América, aeronave bimotor, con motores modelo TPE-331-5-251K fabricados por AiResearch, habilitada con 11 puestos (Piloto + 10 pasajeros o piloto, copiloto + 9 pasajeros). Peso máximo de despegue 10.250 libras de empuje máximo.

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 suceso.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC-N 666 ELIKATY ubicada en el Aeropuerto Metropolitano (SVMP), Ocumare del Tuy, Estado Miranda.

El piloto con 66 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:

- Vuelo instrumental/ Instrument flight
- LJ35/LJ55 Capitán / PIC
- AC90/AC95 Capitán / PIC

El copiloto con 27 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:

- Vuelo instrumental/ Instrument flight
- BE20 Copiloto / SIC
- AC90/AC95 Copiloto / SIC

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 15 KT, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del suceso.
- Solicitud de la documentación completa del piloto al mando y copiloto.
- Reportes de mantenimiento.

- Documentos de la tripulación:
Cedula de identidad, licencia del personal aeronáutico con habilitaciones, certificado médico, Bitácora de vuelo.
- Entrevista a la tripulación.
- Documentos del explotador.
- Certificado de matrícula.
- Certificado de conformidad de mantenimiento.
- Certificado de homologación acústica.
- La JIAAC junto a la OMAC N – 258, AVIOCENTER SERVICIOS AÉREOS, C.A., se trasladó al lugar del suceso (SVHG) para realizar las experticias y análisis correspondientes a la aeronave
- Se realizó inspección visual y fijación fotográfica de la condición externa de la estructura de la aeronave y el motor 2 (derecho) luego del incidente.



Fotografía 1. Marcas de aceite dejadas en el motor derecho

- Se desmontó la capota de los motores para identificar la fuga de aceite



Fotografía 2. Motor 2 desmantelado

- Se analizó el nivel de aceite de la aeronave



Fotografía 3. Medidor de aceite

- Se realizó encendido y corrida del motor derecho para identificar la fuga



Fotografía 4. Motor derecho

- Se identificó la fuga, proveniente de una rajadura en el vaso del filtro de aceite



Fotografía 5. Rajadura en el filtro de aceite

- Se desmontó el vaso del filtro del motor izquierdo y se colocó en el motor derecho para verificar que la falla estaba solventada y no existiera fuga; comprobando que efectivamente no había fuga.
- Se entregó la Cesión de Custodia Total de 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 Aviación en general:

1. Verificar el estado de los vasos del filtro de aceite y el descascaramiento de la pintura que puedan encubrir grietas en el mismo.

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 032/2022, 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

NTSB, en la condición de Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave y como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave; cuya notificación fue enviada al oficial de guardia correspondiente, dando respuesta a la misma y asignando un representante acreditado.

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, 08 de julio de 2022