

EXPEDIENTE 001/2023

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE SCF-PP

MATRÍCULA: YV3032

FABRICANTE DE LA AERONAVE: Cessna Aircraft Company

MODELO: 208B

SERIAL: 208B5136

EXPLOTADOR: Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, Sociedad Anónima (CONVIASA)

LUGAR: Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", Maiquetía, estado La Guaira. (SVMI)

FECHA: 06/01/2023

HORA: 17:28 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL
DE VENEZUELA**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°001/2023

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°.001/2023**. 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 enero de 2023, siendo las 17:28 UTC, la aeronave matrícula **YV3032**, fabricante: **CESSNA AIRCRAFT CO.**, modelo: **208B**, serial: **208B5136**, propiedad: **CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. (CONVIASA)**, con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR"**, ubicado en Maiquetía estado La Guaira (**SVMI**), hacia el **AERÓDROMO EL GRAN ROQUE**, Dependencias Federales (**SVRS**) inició la carrera de despegue con doce (12) personas a bordo; dos (02) tripulantes de cabina (piloto al mando y primer oficial) y diez (10) pasajeros, con 1.100 Lb de combustible y una autonomía de 2 horas y 15 minutos; durante la carrera de despegue por la pista 09 de (**SVMI**), aborta el mismo debido a indicación de torque en el motor, no compagina el analógico con el digital, el indicador digital de torque sobrepasó el límite, llegando a arco rojo mientras que el analógico se mantuvo en 2200 Lbs, por lo cual la tripulación decidió abortar el despegue y atender en tierra dicha situación; desalojan la pista 09 vía intersección L y rueda por sus propios medios a la plataforma remota nacional 4A. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave fabricada por Cessna Aircraft Company, modelo: 208B, categoría: Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte Aéreo, Certificado Tipo: N° A37CE, Revisión 23 Textron Aviation Inc., emitido por la FAA, Federal Aviation Regulations de fecha 05 de enero de 2022.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (N° de Control 0143614) emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAC-N 431 Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, Sociedad Anónima (CONVIASA) ubicada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” (SVMI), Maiquetía, estado La Guaira.

El piloto al mando con 55 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA) vigentes y emitidas 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: C208 Capitán / PIC y 590 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 2.885 horas totales.

El copiloto al mando con 27 años de edad poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial emitidas 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: C208 EX Copiloto / SIC y 840 horas como copiloto en el modelo involucrado en el suceso y 980 horas totales.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” (SVMI)

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Entrevista al piloto al mando de la aeronave
- Solicitud de llenado del formulario de entrevista para tripulaciones de mando.
- Solicitud de la documentación de la tripulación involucrada en el suceso (licencias, certificados médicos, recurrentes y simuladores)
- Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:
 - ✓ Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad

- ✓ Reporte de SMS
 - ✓ Control de directivas de aeronavegabilidad
 - ✓ Control del cumplimiento de mantenimiento programado
 - ✓ Control de componentes
 - ✓ Ultimo registro de mantenimiento de la aeronave
- Registro fotográfico y videos de las acciones correctivas aplicadas por mantenimiento aeronáutico.
 - Se realizó briefing para las coordinaciones de las actividades de casa falla con el personal de la OMAC N – 431 y personal SMS de CONVIASA.
 - Se efectuó remplazo del “Torque pressure transducer” de acuerdo al procedimiento según manual de fabricante AMM-77-10-01-000-801
 - Se entregó la cesión de custodia DGOAST/2023/N°0002



Fotografía 1. Equipos de indicación de Torque digital y analógico

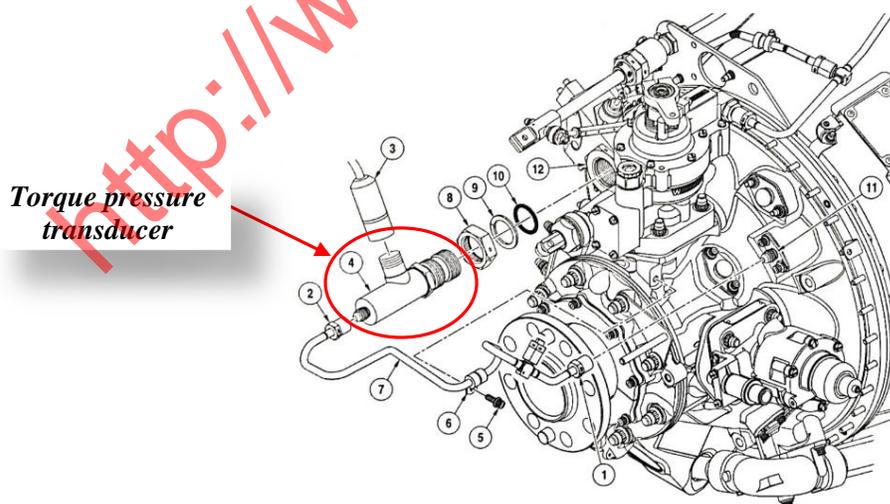


Ilustración 1. Diagrama esquemático del fabricante



Fotografía 2. Torque pressure transducer

VUELO N°	ESTACIÓN	MATRÍCULA	DÍA	MES	AÑO	N°	ATA	ITEM	PÁG.	CAT
JJ 54	MIA	3032	06	01	23	00119406				
REPORTE DURANTE LA CAJAZA DE DESDE QUE EL INDICADOR DE TORQUE DE CITAL SOBREPASA EL LIMITE DE 6000 Y PARECE COMO MIENTRAS QUE EL ANALOGICO DE MANUTEN EL 2200 LBS.						ACCION CORRECTIVA: NO EFECTUO REEMPLAZO DE LA BATERIA DE ACCESORIOS A MAN-33-0-01-000-801				
ATA						COMPONENTE		MOS Única		
TRANSFERIDO A DMMPL?						F. DAVILA		3049260-03		
SI <input type="radio"/> NO <input type="radio"/>						PIN DEF		3049260-03		
						SIN OPT		KL 20081395		
						M. CASERIN		INSPECTOR C. Y FIRM		

Fotografía 3. Reporte de falla en la indicación de Torque

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 001/2023, 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 Norteamérica. 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.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norteamérica, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, NTSB, como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

Al momento de la elaboración de este informe tanto la NTSB como ICAO SAM acusaron recibo de la comunicación y la NTSB asignó un investigador de guardia al caso.

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 10-1-2023

<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>

CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de Miranda, Torre MPPT, Piso 20, Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte, Municipio Chacao, Estado Miranda - Caracas – Venezuela

Visítenos: (Web):
<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>

Llámenos: (Telf.): +58
412-1554942 / 0212-
20133906 / IP 212336

o Escribanos: (Mail):
jiaave@gmail.com



“El investigador es indagar, escudriñar, preguntar, explorar vigilar, supervisar, ensayar, comprobar, etc., por lo tanto el investigador se sitúa frente a los hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis