

EXPEDIENTE 007/2023

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE SCF-NP

MATRÍCULA: YV199E

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT

COMPANY

MODELO: 172E

SERIAL: 17251794

EXPLOTADOR: ACADEMIA DE AVIACIÓN SKY CREW
SCHOOL

LUGAR: AEROPUERTO HIGUEROTE, HIGUEROTE, ESTADO
MIRANDA.

FECHA: 28/01/2023

HORA: 13:50 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°007/2023

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL**, bajo la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST)**, 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°007/2023**. El único objetivo de la investigación es establecer las causas probables y los factores contribuyentes del suceso investigado, con la finalidad de tomar medidas apropiadas que puedan evitar la ocurrencia de futuros sucesos con características similares y la persistencia de los factores que fueron contribuyentes al mismo, sin determinar culpas o responsabilidades de ninguna índole, razón por la cual, en todas las experticias a realizar necesariamente no se recurrirán 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 desacierto presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 28 de enero de 2023, la aeronave Matricula **YV199E**, Fabricante: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, Modelo: **172E**, Serial: **17251794**, Propietario: **ACADEMIA DE AVIACIÓN SKY CREW SCHOOL**, con plan de vuelo de navegación desde el **AEROPUERTO METROPOLITANO (SVMP)**, ubicado en Ocumare del Tuy estado Miranda, hacía el **AEROPUERTO NACIONAL DE HIGUEROTE, (SVHG)**, ubicado en la localidad de Sabana de Oro, Higuero, Estado Miranda y con retorno al Aeropuerto Metropolitano, La aeronave despegó a las 13:30 UTC, (Tiempo Universal Coordinado), con dos (2) personas a bordo, Piloto (Instructor) y copiloto (Alumno), con cuarenta (40) galones de combustible y cuatro horas treinta minutos (04:30) de autonomía, para realizar su plan de vuelo, ya en fase de ruta y a las 13:50 (UTC), cruzando aproximadamente vertical sobre la población de Caucagua, el Capitán al mando de la aeronave, observa que las agujas del Tacómetro empezaron a oscilar de forma intermitente, perdiendo potencia en el motor, inmediatamente el piloto al mando, aplicó los procedimientos de emergencia establecidos en el manual de referencia rápida, (QRH), sin poder corregir la falla, de inmediato el Cap. al mando notifica a los Servicios de Tránsito Aéreo sobre la emergencia y su decisión de aterrizar en el

aeropuerto de Higerote (SVHG), aterrizando sin novedad, la aeronave resulto sin daños y los pasajeros ilesos.

La aeronave involucrada en este suceso fabricada por Cessna Aircraft Company, modelo: 172E, categoría: Utilitaria, categoría operacional: Uso de Instrucción, Certificado Tipo: N° 3A12 y Certificado Tipo Suplementario (STC): N° SA1948CE, emitido por la Administración Federal de Aviación (**FAA**) y aprobado por la autoridad aeronáutica del estado de Matrícula el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (**INAC**).

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente **N° 014530** emitido por la Autoridad Aeronáutica (INAC) 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 45 Organización de Mantenimiento Aeronáutico Nacional "**HALCON PARTES, S.A.**" Ubicada en el Aeropuerto Metropolitano (**SVMP**), hangar de "**HALCON PARTES S.A.**" Ocumare del Tuy, estado Miranda.

El piloto (Instructor) con 28 años de edad, mantiene un Certificado Médico Aeronáutico Y licencia de Piloto Comercial – avión, licencia de Instructor de Vuelo Avión, todas vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes: Vuelo Instrumental, con fecha de vencimiento para el 21/Nov/2023; Monomotores terrestres, con fecha de Vencimiento para el 21/Nov/2023; Multimotores Terrestres, (BE58) con fecha de vencimiento para el 21/Nov/2023; BE10 Capitán / PIC con fecha de vencimiento para el 21/Nov/2023; AC90 Copiloto / SIC con fecha de vencimiento para el 21/Nov/2023; C500 Copiloto / SIC con fecha de vencimiento para 21/Nov/2023; C550 Copiloto / SIC con fecha de vencimiento para el 21/Nov/2023; con ochocientos ochenta y cinco (885) horas de vuelo, como piloto al mando en el modelo de aeronave involucrado en el suceso, teniendo un mil cien (1100) horas de vuelo, como piloto al mando en diferentes aeronaves y un mil seiscientos cuarenta (1640) horas de vuelos totales.

El Copiloto con 20 años de edad mantiene un Certificado Médico Aeronáutico(AMC), licencia de Piloto Privado - avión, emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), quien es la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y

tiene las habilitaciones siguientes: Monomotores Terrestre (C172) con fecha de vencimiento para el 28/Oct/2023 con setenta y dos (72) horas de vuelo como piloto al mando en el modelo de aeronave involucrada en el suceso investigado. Total de horas de vuelo 72.

Las condiciones meteorológicas según el informe meteorológico rutinario, **(METAR)**, eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo visuales (VFR) en el Aeropuerto Metropolitano (SVMP).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Entrevista al piloto (Capitán) al mando de la aeronave.
2. Entrevista al copiloto (Primer Oficial) al mando de la aeronave.
3. Solicitud de la documentación de la tripulación (licencias, certificados médicos, recurrentes y simuladores).
4. Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:
 - Control de directivas de aeronavegabilidad.
 - Control de componentes.
 - Reporte de SMS.
 - Certificado de Matricula y Aeronavegabilidad.
 - Póliza de seguro.
 - Certificado de homologación Acústica y Licencia de Estación de radio.
5. Últimos registros de mantenimiento relacionado con los sistemas reportados.
6. Se solicitó la aplicación del caza falla al personal de la OMAC-N 45.
7. Se realizó drenaje de combustible en los siguientes puntos (Ala derecha, ala izquierda y filtro principal), consiguiendo presencia de agua.
8. Se trasladó la aeronave desde la plataforma hasta un hangar para realizar las respectivas experticias e inspecciones.
9. Se realizó desmontaje de los filtros. (Principal y Carburador)
10. Se realizó lubricación a los: Flaps, Alerones, Estabilizadores y Ruder.
11. Registro fotográfico y videos durante todo el proceso de experticias e inspección.
12. Se realizó encendido de la aeronave y corrida de motor en la plataforma, obteniendo resultados satisfactorios.
13. Se entregó la cesión de custodia Total DGOAST / 2023 / N°0011 al representante autorizado.



Fotografía 1. Se observa la aeronave involucrada en el suceso investigado.



Fotografía 2. Se observa el drenaje En el plano (Ala) de la aeronave.



Fotografía 3. Se observa agua en el Combustible drenado.



Fotografía 4. Muestra agua en la Medición del combustible.



Fotografía 5 y 6. Muestran sedimentos en porta filtro y filtro principal de la aeronave YV199E.



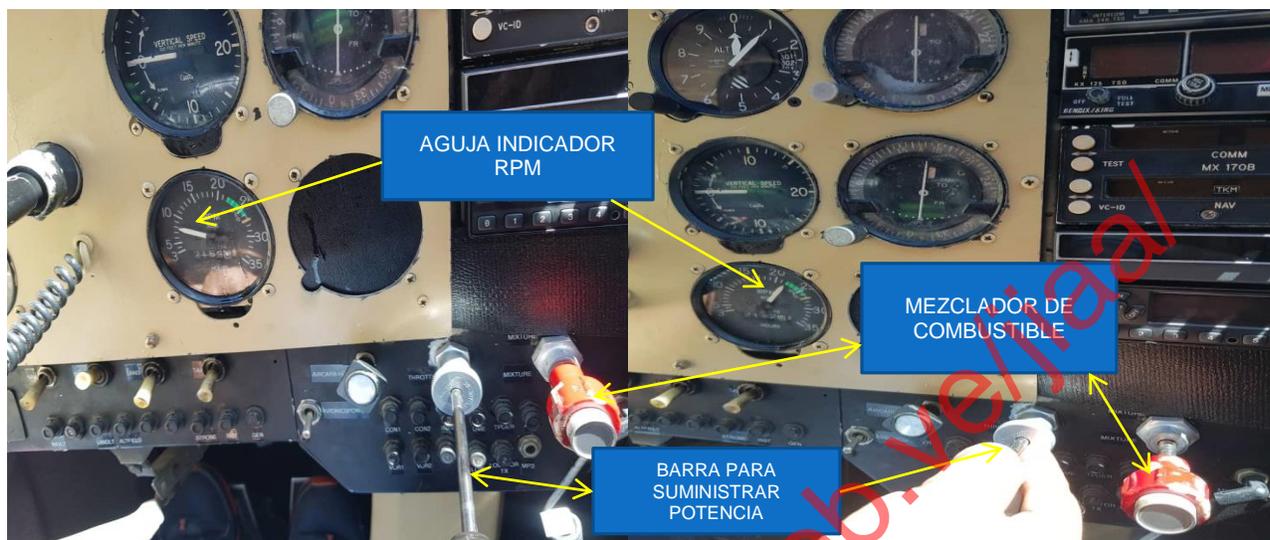
Fotografía 7. Muestra desmontaje del filtro del Carburador.



Fotografía 8. Muestra fisura en el filtro del Carburador.

Al momento de realizar la inspección del sistema operacional para verificar la falla reportada; y luego de los drenajes del combustible, se realizó un movimiento de alabeo en tierra con la finalidad de remover el combustible restante y verificar que no quedaran residuos de agua, se verificó si aeronave tenía el Certificado Tipo Suplementario (STC), autorizado por la autoridad aeronáutica INAC el número de registro asignado era el N° SA1948CE, la aeronave tiene la etiquetas que certifican el uso de gasolina de 87 octanaje adherida en la boca de cada tanque de combustible y la que lleva en el motor, luego de remover los filtros principal y de carburador, se observó una fisura en el filtro del carburador, realizada todas las inspecciones y mantenimiento a los filtros y drenajes, se solicitó autorización para realizar una corrida de motor con el fin de comprobar el correcto funcionamiento operacional de la aeronave, colocando la potencia en mínimo y en varias

posiciones hasta llegar a la máxima potencia se pudo constatar que el Indicador del Tacómetro no presentó ninguna falla.



Fotografía 9 y 10. Se observan las agujas del instrumento Indicador Tacómetro fijas con la potencia suministrada en cada caso

MEDIDAS PREVENTIVAS:

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 ACADEMIA DE AVIACIÓN SKY CREW SCHOOL, C.A.

1. Mantener la aeronave en estricta observación durante los próximos vuelos con la finalidad que la falla haya dejado de persistir.
2. Realizar el debido filtraje con las herramientas especializadas al combustible antes de ser suministrado a la aeronave.
3. Reemplazar el filtro principal y el filtro del carburador con los procedimientos adecuados y recomendados por el manual de mantenimiento.
4. Notificar a los pilotos (Alumnos e Instructores) que deben realizar el drenaje del combustible antes de iniciar el respectivo vuelo.

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 007/2023, 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: Brasil. La información aquí suministrada es emitida por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), bajo la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (DGOAST), adscrita al Ministerio del Poder Popular Para el Transporte (MPPT).

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Al momento de la elaboración de este informe, a todos los estados que se les notifico sobre el suceso en investigación, sólo acusaron recibo de la comunicación.

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 13-2-2023

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