



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 057/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **CESSNA AIRCRAFT CORPORATION**

MODELO: **C208B**

MATRÍCULA: **YV2993**

EXPLOTADOR: **CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y
SERVICIOS ÁEREOS, S.A. (CONVIASA)**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL "GENERAL JOSE ANTONIO
ANZUATEGUI, BARCELONA EDO. ANZOATEGUI DESPEGUE INTERRUMPIDO.**

FECHA: **21 DE SEPTIEMBRE 2022**

HORA: **14:40 UTC**

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



INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 057/2022

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **DIRECCION GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL)** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada.

La investigación fue instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el **N°057/2022**, el único objetivo de la investigación es 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 y no la determinación de culpas o responsabilidades, razón por la cual todas las experticias necesarias no se recurrirá a procedimientos de prueba de tipo judicial.

El proceso de investigación se encuentran en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, ésta información 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 21 de Septiembre 2022 a las 14:00 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV2993**, Marca: **Cessna Aircraft Corporation**, Modelo: **C208B**, Serial: **208B5082**, propiedad de Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. (CONVIASA) se disponía a realizar un vuelo comercial desde el "Aeropuerto Internacional José Antonio Anzoátegui" de Barcelona, ubicado en el Estado Anzoátegui, con destino al Aeropuerto Internacional del Caribe "General Santiago Mariño" del Yaguajay, ubicado en el Estado Nueva Esparta. Durante la fase del despegue a 50 nudos de velocidad, el capitán al mando decide abortar el despegue debido a que las pantallas del sistema G-1000 se apagaron con una señal X (Inoperativas Rojas), presumiblemente por un mal funcionamiento del sistema eléctrico, inmediatamente le notifica al controlador de la torre de control que retornará a la plataforma, la tripulación y los pasajeros ilesos, y la aeronave sin daños. Peso máximo de despegue 3.995kg.

La aeronave es un Cessna Aircraft Corporation, de 7+2 tripulantes, según el TC/Data Sheet Approved fabricado por **Cessna Aircraft Corp.** modelo: **C208**, serial: **208B5082** categoría Transporte, Certificado Tipo Nro. **A37CE** con tren de aterrizaje tipo fijo. Sus motores son Marca: **Pratt & Whitney**, Modelo: **PT6A-114** con un empuje de motor c/u con un máximo de 675 Hp. El peso máximo de despegue es de 3.995Kg.

El Piloto al Mando: poseía **certificación médica y licencia aeronáutica como Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitaciones en Vuelo Instrumental Flight, C208 con fecha de vencimiento 30/ Agosto 2023 (Vigentes)** emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 28 años y experiencia de vuelo de **2.000 horas totales, con 500 horas como piloto al mando en la aeronave del suceso.**

Primer Oficial: poseía **certificación médica y licencia aeronáutica como Piloto Comercial y habilitaciones en Vuelo Instrumental Flight, C208 con fecha de vencimiento 9 Febrero del 2.023 (Vigentes)** emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 27 años y experiencia de vuelo de **700 hrs totales, y con 560.0 horas voladas en la aeronave del suceso.**

Las condiciones meteorológicas según el METAR de la hora eran; visibilidad ilimitada, viento en calma y en general favorables para las operaciones aéreas en el Aeropuerto Internacional de Barcelona.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del incidente a los Estados interesados (**Expediente: N°057/2022**).
2. Se Entrevistó a la tripulación.
3. Se solicitó la siguiente documentación a la tripulación:
 - Cedula de identidad (Piloto y del Copiloto).
 - Licencia del personal aeronáutico con habilitaciones (Piloto y del Copiloto).
 - Certificado Médico (Piloto y del Copiloto)
 - Bitácora de vuelo (Piloto y del Copiloto).
 - Plan de vuelo
4. Se solicitaron los siguientes documentos de la aeronave:
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Certificado de homologación acústica.
 - Licencia de estación de radio.
 - Póliza de seguro.
5. Se solicitó a la **OMAC-N°431 “CONVIASA”**, los Documentos técnicos de la aeronave.
6. Se realizó la inspección del sistema dañado.
7. Se realizó la verificación de la documentación de mantenimiento.
8. Se realizó inspección del sistema Garmin.
9. Se solicitó el QRH (Manual de referencias rápidas para la tripulación de mando).
10. Se realizó fijación fotográfica y videos de la inspección.
11. Se entregó Cesión de Custodia Total de la aeronave **N° DGOAST/2022/N°067**.

La organización de mantenimiento que le realizó los últimos servicios de fases programados rutinarios y no rutinarios a la aeronave fue “Consortio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. (CONVIASA) OMAC-N° 431, Ubicado en el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, ubicado en el Estado la Guaira.



Fig. 1. Pantallas G1000, apagadas por mal funcionamiento del sistema durante la carrera del despegue.



La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas pudo determinar que la falla del G1000 fue ocasionada probablemente por la **Terrain Card**.

La investigación actualmente se encuentra en el **proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para la elaboración del informe final**.

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 JIAA/NAI 057/2022, 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 el Estado de fabricación de la aeronave a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América

Por el estado de diseño y fabricación de la aeronave fue notificada la (NTSB) de Estados Unidos de Norte América.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General para la Prevención de Investigación de Accidentes e Incidentes Aviación. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs).

Caracas, 07 de Octubre 2022