



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 058/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT COMPANY

MODELO: F90

MATRÍCULA: YV2343

EXPLOTADOR: PACIFIC METALS, C.A

LUGAR: A 40NM DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLÍVAR"

FECHA: 06 DE OCTUBRE DEL 2022.

HORA: 13:58 UTC

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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 058/2022

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° **058/2022**. 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 **05 de Octubre del 2022**, siendo las **13:30 UTC**, la Aeronave de Matrícula: **YV2343**, fabricante **Beech Aircraft Company**, Modelo: **F90**, Serial: **LA-60**, propiedad de la empresa **Pacific Metals, C.A** Despegó del **Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” (SVMI)** ubicado en Maiquetía, estado La Guaira, con destino al **Aeropuerto Internacional “La Chinita” (SVMC)** ubicado en Maracaibo, Estado Zulia, con la finalidad de realizar un vuelo corporativo con dos personas a bordo y un peso máximo al despegue de **10.950 Lbs**. A las **14:25 UTC**, en fase de crucero y a 40NM del **Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” (SVMI)**, al momento de nivelar a FL200 (nivel de vuelo 20.000 pies) el indicador de presurización presentó presión diferencial de cabina alterada. El piloto solicitó al Centro de Control de Area de Maiquetía (ACC) descenso a FL140 (Nivel de vuelo 14.000 pies). Una vez alcanzado este nivel se mantuvo la presión de cabina normal, continuando el vuelo hasta el **Aeropuerto Internacional “La Chinita” (SVMC)**. A las 15:28 UTC el YV2343 aterrizó sin novedad, resultando los pasajeros ilesos y la aeronave sin daños de importancia.



Figura 1. Ruta de Vuelo (SVMI-SVMC) y sitio del suceso.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022.



La aeronave YV2343, fabricada por **BEECH AIRCRAFT CORPORATION**, Modelo: **F90**, Serial: 23090, con categoría: **AVIACIÓN GENERAL USO CORPORATIVO**, Clasificación: **ESTANDAR**. **Certificado Tipo: A31CE** emitido por la **Administración Federal de Aviación (FAA)** de Estados Unidos de América, tiene una **Capacidad** de (01) tripulantes y nueve (09) pasajeros. Con **tren de aterrizaje: retráctil**, **Cantidad de motores: 2** Motores a reacción Turbopan. **Fabricante: Pratt & Whitney**. **Modelo Motor Posición 1: PT6-135**. **Serial Motor Posición 1: PC-E-92153**. **Horas totales Motor Posición 1: 8.044,20 Horas**. **Ciclos Motor 1: 6.956**. **Modelo Motor Posición 2: PT6-135**. **Serial Motor Posición 2: PC-E-92158**. **Horas totales Motor Posición 2: 8.044,20 Horas**. **Ciclos Motor 2: 6956**. Cuenta con dos **Hélices** fabricadas por **HARTZEL**. Modelo: **HC-D4N-3C**. Serial Hélice N°1: **FY3359**. **Horas totales Hélice N°1: 1792**. Serial Hélice N°2: **FY3360**. Horas Totales de la Hélice N° 2: **1702**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su **certificado de aeronavegabilidad N° 014357 (vigente)**, y el certificado de matrícula N° 007252 emitido por la autoridad aeronáutica (INAC) del estado de matrícula, los registros de mantenimiento reposan en el expediente del caso. El seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso. La aeronave mantenía la configuración interior original y para el momento del suceso. El **Certificado De Homologación Acústica: N° HA/0308**. Fecha emisión: **07/07/2012 (Vigente)**. La **Licencia de Estación de radio de la Aeronave: Fecha de Emisión: 09 Noviembre del 2021 (Vigente)**.

La **Organización De Mantenimiento Aeronáutico Civil. OMAC-N° 485. AVIATECH'S, C.A.** ubicados en **Aeropuerto Internacional "Gral. José Antonio Anzoátegui", Hangar Zona Norte HN-A5**, realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. De acuerdo a su **lista de capacidad se encuentra certificada por el INAC OMAC N° 485 en ACCESORIOS. Clase I y II. Estructura. Clase III y IV. Radio (Aviónica, Clase I) y SERVICIOS ESPECIALIZADOS** al mantenimiento preventivo y mantenimiento, reparación mayor y de alteración (excluyendo reacondicionamiento), Autorizado a realizar mantenimiento preventivo de motores y hélices instalados en las aeronaves descritas, según la literatura técnica actualizada de los fabricantes o programas de mantenimiento aprobados por la Autoridad Aeronáutica, según aplique.

La **Organización de Mantenimiento Aeronáutico civil, OMAC-N°687 S & S AERO ZULIA, C.A** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "LA CHINITA"** en el **HANGAR A12**, **Debidamente certificada de acuerdo a sus lista de capacidades fue la encargada de realizar el troubleshooting (caza falla) a la aeronave YV2343 de acuerdo a lo establecido en el manual de mantenimiento de la aeronave.**

El piloto cuenta con 41 años de edad, certificación médica, Licencia Piloto de Transporte de Línea Aérea con habilitaciones en vuelo instrumental, BE-9T Capitán con vigencia hasta Septiembre del 2023 (vigentes) emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana (INAC), conforme a la normativa internacional vigente. Por otro lado, el Piloto posee un total de 3.500 Horas de experiencia en Vuelo, entre ellas 110 Horas en Beech Aircraft F90.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del Incidente a los Estados de diseño y fabricación.
2. Se realizó entrevista al Piloto.
3. Se realizó Registro fotográfico del 360 de la aeronave, y videos para registrar fugas que pudiesen encontrarse en el sistema de presurización.
4. Se realizó Inspección de YV2343 en las instalaciones de OMAC-N°687 S & S AERO ZULIA, C.A.
5. Se realizaron las Actas de ejecución de Actividades por día.
6. Se solicitó copias de los Documentos de la tripulación de Mando:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias Aeronáuticas y habilitaciones.
 - Certificados médicos.
 - Se solicitó copias de las Bitácoras del Piloto.
 - Plan de Vuelo.
 - Manifiesto de Pasajeros.
7. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador (PACIFIC METAL´S, C.A) de la aeronave YV2343:**
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Certificado de Homologación Acústica.
 - Certificado Tipo.
 - Bitácora de la Aeronave.
 - Registro de Compra de la Aeronave.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave. Seguros MAPFRE.C.A
 - Certificado de explotador y Especificaciones operacionales.
 - Factura de suministro de combustible
 - Metar.
 - Peso y Balance.
8. **Se solicitó, copia de documentos a las OMAC N° 687 y OMAC N° 485:**
 - 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.
 - Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
 - Control de Cumplimiento de Mantenimiento Programado.
 - Control Directivas de Aeronavegabilidad.
 - Bitácora de la Aeronave.
 - Reporte de Mantenimiento a S&S Aero Zulia, C.A
 - El QRH (Manual de Procedimientos rápidos de emergencias) aplicado.
9. **Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave y acciones correctivas aplicadas.**

10. Se realizó entrega de la Cesión de Custodia Total de la Aeronave YV2343. (DGOAST/2022/N°0068) el día 06-10-2022.

Inspección del Sistema de Presurización de la aeronave YV2343

1. Se procedió a una inspección preliminar visual a los sistemas de sellado de la puerta de la cabina, salida de emergencia y ventana de los pilotos en el regulador de presión del sistema (Ver Figura 2), aplicando una presión de nitrógeno de 5 PSI, encontrando fisura en el sello de la puerta principal y fuga de aire en la unión de distribución de aire de la salida de emergencia, y fuga en los sellos de la ventanilla del copiloto.

Acción Correctiva:

- Se procedió a realizar las reparaciones estándar para sellos de presión, con el componente sellante de acuerdo a lo establecido en el manual de mantenimiento 91-00-00 página 16. Se efectuó chequeo visual y operacional aplicando presión de nitrógeno de 5 psi.
- Se determinó que existía fuga de aire en la unión de distribución de aire de la salida de emergencia. Acción Correctiva: Se efectuó, reparación de acuerdo al manual de Mantenimiento 91-00-00.
- Se efectuó reparación del sello de la ventana del Copiloto aplicando pegamento indicado en el manual de mantenimiento 91-00-00.

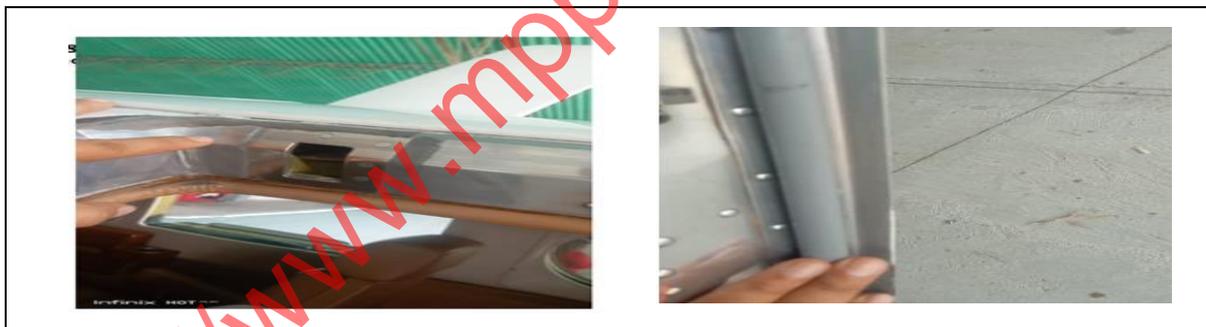


Figura 2. Inspección visual de la Ventanilla de Emergencia y Puerta Principal.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022



Figura 3. Sello despegado de la Ventanilla del Copiloto.



Figura 4. Verificación de fugas.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022



Figura 5. Reparaciones estándar para sellos de presión y drenaje de agua de la barriga de la aeronave.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022

2. Se efectuó inspección y servicio al sistema de presurización: mangueras, tubos, válvulas Outflow y safety, regulador de presión y controladora de presurización de acuerdo al manual de Mantenimiento 12-20-00.



Figura 6. Inspección de las líneas.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022

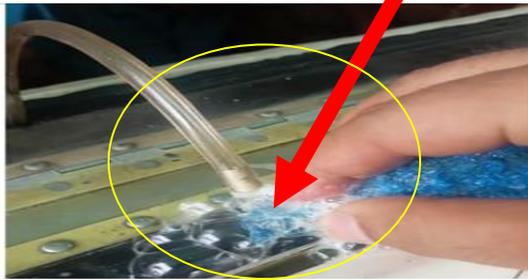


Figura 7. Fuga en la manguera de presión de la Ventana del Copiloto.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022



Figura 8. Corrección de la fuga de la manguera de presión de la ventanilla de emergencia.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022

3. Se efectuó chequeo operacional visual a la válvula reguladora de los sellos de la puerta de salida de emergencia y cabina, aplicando presión de nitrógeno de acuerdo al manual de Mantenimiento 52-10-00.



Figura 9. Inspección de la Válvulas Outflow y Safety.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022

4. Se efectuó corrida de motores en tierra para chequear presurización y fuga de presión, una vez en el sitio de prueba especificado por las autoridades del Aeropuerto Internacional "La Chinita" en Maracaibo, con los motores de la aeronave encendidos. Se colocó el Cabin Altitude Selector KNOB (Selector de Altitud de Cabina) al máximo, luego se presionó el Cabin Press, y finalmente se verifican los indicadores encontrando que de los parámetros establecidos Selector de Altitud de Cabina se encontraba normales, lo que indica que el sistema opera correctamente de acuerdo con el Manual Del Fabricante. Run Up.

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/ 058/2022, 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 no asignó representante acreditado para este suceso.

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, 11 de Octubre de 2022.