

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE GRAVE SCF-PP

MATRÍCULA: YV3030

FABRICANTE DE LA AERONAVE: Cessna Aircraft Company

MODELO: CESSNA 500

SERIAL: 500-0074

EXPLOTADOR: TRANSPORTE RADI, C.A

LUGAR: En fase de ascenso para ruta SVVA- SVSO

FECHA: 23/02/2022

HORA: 19:33 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°008/2022

El presente informe provisional 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°.008/2022**. 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 23 de Febrero del 2022, siendo las 19:00 UTC, la aeronave matrícula **YV3030**, fabricante: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **500**, serial: **500-0074**, propiedad: **TRANSPORTE RADI, C.A** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "ARTURO MICHELENA" (SVVA)** ubicado en **VALENCIA, ESTADO CARABOBO** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "MAYOR BUENAVENTURA VIVAS GUERRERO", SANTO DOMINGO DEL TÁCHIRA, ESTADO TÁCHIRA (SVSO)** inició la carrera de despegue con seis (6) personas a bordo (Piloto y copiloto (2) y ciento cinco (4) pasajeros), con un tiempo estimado en ruta de una hora diez minutos (1,10min), 35.000 libras de combustible y 4 horas de autonomía.

En fase de vuelo en ascenso para llegar a nivel de crucero asignado según el plan de vuelo presentado a nivel de vuelo FL260, el piloto notó una fluctuación en la indicación de velocidad rotacional (RPM) del N1 (Fan), del motor 2 (derecho), ante esta situación el piloto al mando toma la decisión de retornar al aeropuerto de salida inmediatamente notifica al Control de Aproximación de la Base Aérea el Libertador (APP-SVBL), que cancelaba el destino y procedía a valencia (SVVA), el piloto reduce la potencia del motor derecho sin apagarlo el aterrizaje se realiza sin contratiempos, todos los pasajeros resultaron ilesos y la aeronave sin daños, con la falla descrita anteriormente (SCF-PP).

La aeronave fabricada por **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **500**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación General – Uso Corporativo**
Certificado Tipo: **FAA Nº A22CE6**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**Nº de Control 014032**) emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, fabricación y diseño EEUU con una capacidad de 5 pasajeros, sus dos motores Turbofan ubicados uno en la parte posterior del fuselaje, uno a la derecha y otro a la izquierda, son Pratt and Whitney modelo JT15D-1A con un empuje máximo de 2.200 lb. Envergadura 14,3 m (47,4 ft), peso máximo de despegue 4.925 kg (10 850 lb). La aeronave es de uso comercial para transporte de pasajeros.

La **Organización De Mantenimiento De Aeronáutica Civil (OMAC)** que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N 223. LEADER AIR SERVICE, C.A.** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "ARTURO MICHELENA", AERoclUB VALENCIA, HANGAR 26/27, VALENCIA, ESTADO CARABOBO**.

El piloto al mando con 38 años de edad, poseía certificación médica y licencia de piloto comercial– avión, vuelo instrumental simulado, monomotores terrestres, 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: vuelo instrumental Capitán C500 y 767 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 1528 horas totales.

El copiloto al mando con 46 años de edad poseía certificación médica y licencia de piloto comercial – avión, 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: vuelo instrumental, multimotores terrestres, copiloto para BE10/BE20, copiloto para LJ55, copiloto para C500/C550 y 950 horas totales.

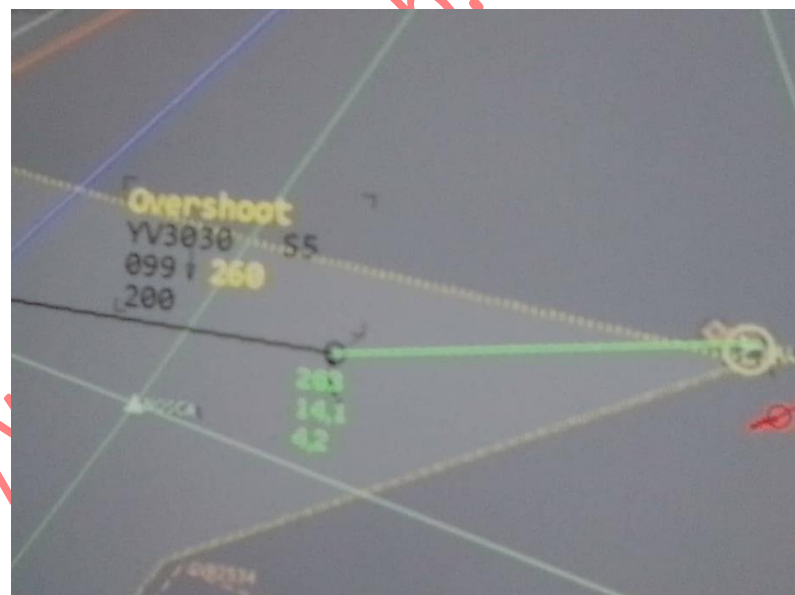
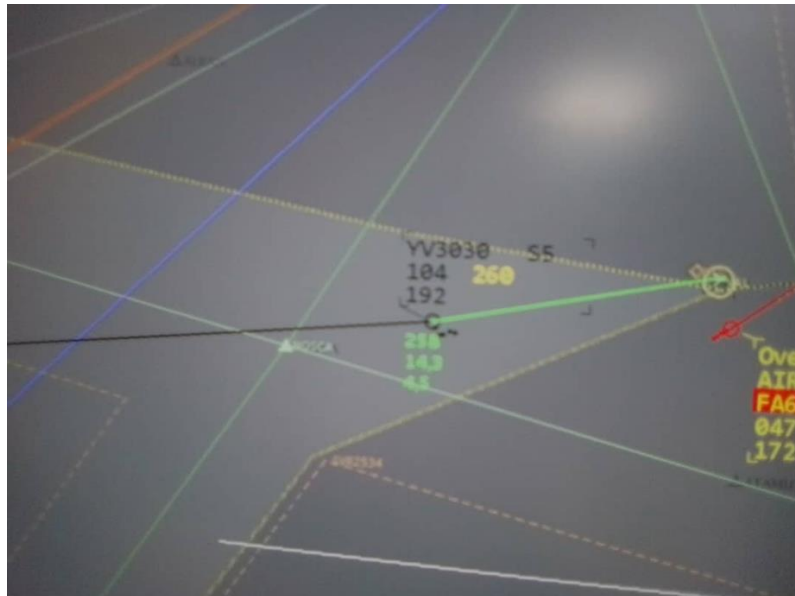
Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena" (SVVA).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso.**
- Se realizó entrevista y llenado de formato de entrevista para Piloto y Copiloto.
- **Se obtuvo la siguiente documentación de la tripulación involucrada en el suceso (Piloto y Copiloto):**
 - ✓ Cédula de Identidad.
 - ✓ Licencias.
 - ✓ Certificados médicos.
 - ✓ Recurrentes y simuladores.
 - ✓ Bitácoras
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV3030:**
 - ✓ Certificado de Matrícula.
 - ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.
 - ✓ Certificado de Explotador.
 - ✓ Copia del Seguro.
 - ✓ Licencia de Radio frecuencia.
 - ✓ Certificado de Homologación Acústica.
 - ✓ Plan de Vuelo.
 - ✓ Manifiesto de Pasajeros.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación de la OMAC-N 223. LEADER AIR SERVICE, C.A.:**
 - ✓ **Certificado de OMAC**
 - ✓ **Lista de capacidades.**
 - ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV3030:**
 - Control de directivas de aeronavegabilidad.
 - Control del cumplimiento de mantenimiento programado.
 - Control de componentes.
 - Orden de mantenimiento.
 - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
 - Certificado de conformidad de mantenimiento.
- **Se solicitó la siguiente documentación a los Servicios de Transito Aéreo:**
 - ✓ Copia de los Strips.
 - ✓ Transcripción del registro de voz de Torre de Control Valencia

- ✓ Revisualización del evento.

Revisualización de la Aeronave:



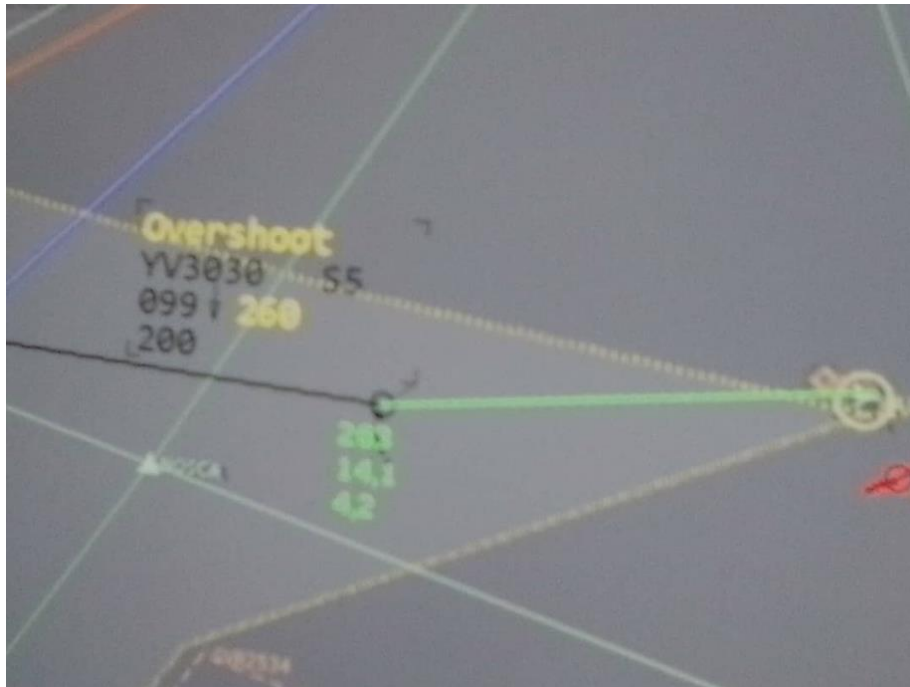


Figura 1, 2, 3. Revisualización ATS.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental; **quedando pendiente los trabajos de inspección al motor de la aeronave, con el fin de determinar la causa raíz del evento.**

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 23 de Febrero del 2023

<http://www.mppt.gob.ve/jjaac/informes/>

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