

EXPEDIENTE 025/2021

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE GRAVE SCF-PP

MATRÍCULA: YVO115

FABRICANTE DE LA AERONAVE: Rockwell International

MODELO: 690B

SERIAL: 11500

EXPLOTADOR: Servicio Coordinado de Transporte Aéreo
del Ejecutivo Nacional (S.A.T.A).

LUGAR: En ruta a 54 MN del Aeropuerto Internacional
"General José Antonio Anzoátegui" (SVBC)

FECHA: 07/08/2021

HORA: 14:57 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°025/2021

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°.025/2021**. 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 **7 de Agosto de 2021**, siendo las **13:30 UTC**, la aeronave matricula: **YVO115** fabricante: **ROCKWELL INTERNATIONAL**, modelo: **690B**, serial: **11500**, propiedad: **SERVICIO COORDINADO DE TRANSPORTE AEREO DEL EJECUTIVO NACIONAL (S.A.T.A)** con plan de vuelo desde la **BASE AEREA GENERALISIMO "FRANCISCO DE MIRANDA" LA CARLOTA (SVFM)** ubicada en el **MUNICIPIO CHACAO, ESTADO MIRANDA** hacia el **AEROPUERTO NACIONAL "TOMÁS DE HERES", CIUDAD BOLIVAR, ESTADO BOLIVAR (SVCB)**, con dos (2) personas a bordo (Piloto, copiloto), con un tiempo estimado en ruta de una hora y diez minutos (1,10min), 2.310 libras de combustible y 4:30 horas de autonomía.

A las 14:57 UTC, durante su fase de ruta (**SVFM – SVCB**) a nivel de crucero **FL195** y pasados 50 min del despegue, la tripulación se percata de la perdida de indicación de **SMP** del motor derecho, con el indicador de caballos de fuerza llegando a **0**, durante la evaluación de los parámetros del motor, el indicador de presión de aceite se fue a **0** al igual que las **RPM**. La tripulación procedió a

realizar el reinicio del motor según el procedimiento establecido en el **Quick Reference Handbook-QRH** con resultado insatisfactorio, inmediatamente el Cap. Al mando declara la emergencia al Centro de Control de Área de Maiquetía con la señal radiotelefónica (**pan-pan-pan**) notificando que procedería al aeropuerto más cercano que reuniera las condiciones para un aterrizaje de precaución, fue así que se realizó el aterrizaje en el Aeropuerto Internacional “General José Antonio Anzoátegui” (**SVBC**) sin contratiempos, resultando sus dos (2) tripulantes ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada (**SCF-PP**)

La aeronave fabricada por **ROCKWELL INTERNATIONAL**, modelo: **690B**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Uso Oficial**, Certificado Tipo: **FAA N° 2A4**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**N° de Control 11500**) 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 para **10** pasajeros, sus dos motores **Turbohélice** ubicados en la parte inferior de las alas, son **Honeywell Garrett**, modelo **TPE331**, con un empuje máximo de **216 kW**, Envergadura de **15 m (49 ft)**, y peso máximo de despegue de **3.062 kg (6.750 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 270: SERVICIO COORDINADO DE TRANSPORTE AÉREO DEL EJECUTIVO NACIONAL (S.A.T.A.)** ubicada en el **AEROPUERTO CARACAS “OSCAR MACHADO ZULOAGA” HANGAS N° C12A3, CHARALLAVE, ESTADO MIRANDA**.

El piloto al mando de 41 años, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Monomotores Terrestres (C206/C182); Capitán: C208, AC90, BE20, Copiloto: BE40, C56X; con 240 horas de vuelo en la aeronave involucrada, 223.5 horas como piloto al mando y 3.623 horas totales de vuelo.

El primer oficial de 36 años, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental; Copiloto BE58, BE20 y AC90; con 3.5 horas de vuelo en la aeronave involucrada y 1698 horas totales de vuelo.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Internacional "General José Antonio Anzoátegui" (SVBC).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso.**
- Se realizó entrevista y llenado de formato de entrevista para la tripulación.
- **Se obtuvo la siguiente documentación de la tripulación involucrada en el suceso (Piloto y Copiloto):**
 - ✓ Cédula de Identidad.
 - ✓ Licencias
 - ✓ Certificados médicos.
 - ✓ Recurrentes y simuladores.
 - ✓ Copia de Bitácoras.
 - ✓ Certificados de capacitación inicial y recurrente en el equipo
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YVO115:**
 - ✓ Certificado de Matrícula.
 - ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.
 - ✓ Certificado de Explotador.
 - ✓ Licencia de Radio frecuencia.
 - ✓ Certificado de Homologación Acústica.
 - ✓ Póliza de seguro.
 - ✓ Lista de pasajeros.
 - ✓ Plan de vuelo.
 - ✓ Reporte meteorológico en toda la trayectoria del vuelo.
 - ✓ Factura de suministro de combustible.

- **Se obtuvo la siguiente Documentación de la OMAC-N 270: SERVICIO COORDINADO DE TRANSPORTE AÉREO DEL EJECUTIVO NACIONAL (S.A.T.A.)**

- ✓ **Certificado de OMAC**
- ✓ **Lista de capacidades.**
- ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YVO115:**
 - Control de directivas de aeronavegabilidad.
 - Control del cumplimiento de mantenimiento programado.
 - Control de componentes.
 - Orden de mantenimiento.
 - Certificado de peso y balance.
 - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
 - Certificado de conformidad de mantenimiento.
 - Certificados de control de equipos de aviónica.

Durante la inspección para validación de las acciones correctivas de mantenimiento, en referencia al reporte “pérdida del sistema del motor derecho, indicando los caballos de fuerza a nivel 0, presión de aceite a nivel 0 y caída de las RPM durante vuelo crucero” y siguiendo las instrucciones del manual de mantenimiento, se realizaron los siguientes procedimientos:

1. Inspección al motor derecho, se evidenció que el OIL FILTER ADAPTER P/N: 894117-2 presentó una fractura a nivel de los puntos de sujeción superiores lo cual causó una fuga de aceite.
2. Se reemplazó el OIL FILTER ADAPTER P/N: 894117-2 de acuerdo a lo descrito en el M/M 72-01-27 REV.3 AUG 04/1994 de la aeronave, se completó nivel de aceite en dicho motor y se efectuó encendido para comprobar el normal funcionamiento y descartar fugas en el sistema, dichos trabajos se registraron bajo la Orden de Trabajo SO115-002-21 quedando en condiciones aeronavegables.



Imagen 1: Inspección del motor derecho
Fuente: Investigador encargado **Año:** 2021



Imagen 2: Oil Filter Adapter con puntos de superior fracturados
Fuente: Investigador encargado **Año:** 2021



Imagen 3: Orden de Trabajo SO115-002-21

Fuente: Investigador encargado **Año:** 2021

La Junta Investigadora De Accidentes E Incidentes De Aviación Civil (JIAAC), y en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa a la aeronave pudo determinar lo siguiente:

- La causa probable del suceso fue el Adaptador del Filtro de Aceite del motor, debido a las fracturas en los puntos de sujeción que ajustan el adaptador con el sistema del motor el cual ocasionó la fuga de aceite, la caída de los RPM y pérdida de los caballos de fuerza como consecuencia de dicha fuga.

Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación del 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 7 de Agosto de 2022

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/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 hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis