

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



EXPEDIENTE 034/2023

**INCIDENTE  
SCF-PP**

**MATRÍCULA:** YV1998

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** Rockwell International

**MODELO:** 690B

**SERIAL:** 11483

**EXPLOTADOR:** RECIPLAST DE VENEZUELA, C.A.

**LUGAR:** En ruta SVMG - SVVA

**FECHA:** 12/06/2023

**HORA:** 19:53 UTC



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

## **INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°034/2023**

El presente informe preliminar 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°034/2023**. 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 12 de Junio de 2023, la aeronave matrícula **YV1998**, fabricante: **ROCKWELL INTERNATIONAL**, modelo: **690B**, serial: **11483**, propiedad: **RECIPLAST DE VENEZUELA, C.A.**, con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL CARIBE “GENERAL EN JEFE SANTIAGO MARIÑO” (SVMG)**, ubicado en El Yaque, Nueva Esparta hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “ARTURO MICHELENA” (SVVA)**, ubicado en Valencia, estado Carabobo, a las 18:30 UTC inició la carrera del despegue con 2420 libras totales de combustible y seis personas (06) personas a bordo, dos (02) tripulantes (piloto al mando y copiloto) y cuatro (04) pasajeros, con un tiempo estimado de ruta de 1:10 minutos; durante su fase de ruta, y nivelado con 24.000 pies a unas 20 millas del Aeropuerto de Higuero la tripulación se percató de una variación de las RPM del motor derecho, procedieron a hacer el corte del motor y solicitar autorización para el descenso al Centro de Control de Área Maiquetía autorizándolos a FL 160. Siguiendo los procedimientos establecidos en el QRH, realizaron un encendido del motor en cual fue insatisfactorio, se comunican inmediatamente con el Centro de Control de Maiquetía y solicitan desvió al Aeropuerto de Caracas (SVCS), notificando la falla del motor y pidiendo aterrizar en la

pista 28, la aeronave aterrizó sin novedad rodando a rampa por sus propios medios, con sus pasajeros y tripulantes ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada.

La aeronave fabricada por **ROCKWELL INTERNATIONAL**, modelo: **690B**, categoría: **Aviación General–Uso Corporativo**, Certificado Tipo: **Nº 2A4**, Revisión **49 Twin Commander**, emitido por la FAA, Federal Aviation Regulations de fecha **25 de septiembre de 2015**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (Nº de Control **014889**) emitido por el estado de matrícula 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 666 ELIKATY SERVICIOS AEREOS, C.A.** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “OSCAR MACHADO ZULOAGA”**, Hangar PEC-13, Charallave, Estado Miranda y la organización de mantenimiento que realizó los servicios posterior al incidente de la aeronave es la **OMAC-N 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS, C.A.** ubicada en **EL AEROPUERTO CARACAS “OSCAR MACHADO ZULOAGA”**, ubicada en **Charallave, Estado Miranda**.

El **piloto al mando** con **34 años** de edad, poseía **certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Avión 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 / AC90 Capitán / PIC, C500/C550 Capitán y 1.400 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 2.568,8 horas totales**.

El **copiloto** con **34 años de edad**, poseía certificación médica y licencia de **Piloto Comercial-Avión 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 / AC90 Capitán / PIC y 79,5 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 3.668,1 horas totales**.

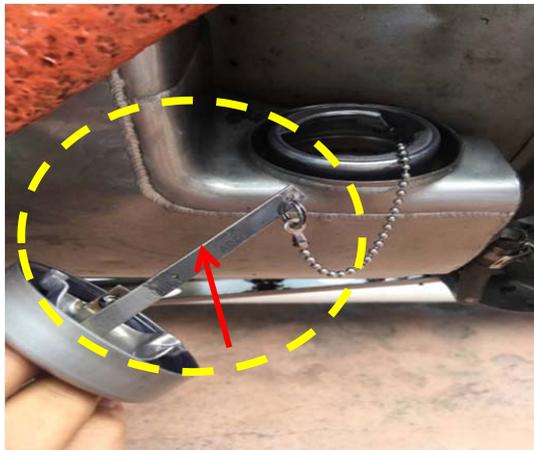
Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas, y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeródromo Caracas “Oscar Machado Zuloaga”, (SVCS).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del Incidente Grave a los Estados (**Expediente: N°031/2023**) el día **22/05/2023**.
2. Registro fotográfico del 360° de la aeronave.
3. **Se realizó la entrevista al Piloto y al Copiloto.**
4. **Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto y copiloto:**
  - a. Cédula de identidad.
  - b. Licencias.
  - c. Certificados Médicos.
  - d. Copias de las Bitácora.
  - e. Plan de Vuelo.
  - f. Manifiesto de Pasajeros
5. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV2925:**
  - a. Certificado de matrícula.
  - b. Certificado de aeronavegabilidad.
  - c. Licencia de estación de radio de la aeronave.
  - d. Póliza de seguro de la aeronave.
  - e. Certificado de Homologación Acústica.
  - f. Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
  - g. Metar de la hora.
  - h. Peso y Balance.
  - i. Última Factura de suministro de combustible.
6. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N° 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS, C.A :**
  - a. Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico **OMAC-N°: 104**
  - b. Lista de capacidades aprobada de la **OMAC-N°: 104** en **112-commander-112**.
  - c. Manual de procedimientos
  - d. Control de Componentes de la Aeronave.
  - e. Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
  - f. Orden de Trabajos de la Aeronave.
  - g. Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
  - h. Trazabilidad del Adapter.
  - i. Se solicitó reporte de fallas anteriores del Adapter.
  - j. Se solicitó orden de trabajo para corrección de fallas.

## 7. Se realizó inspección del motor derecho de la YV1998

- El día 13 de Junio de 2023 la JIAAC junto al responsable legal y personal de la OMAC N – 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS, C.A., se trasladaron al lugar del suceso (SVCS) para realizar las experticias y análisis correspondientes a la aeronave.
- Se realizó inspección visual y fijación fotografica del motor derecho.
- Se observaron residuos de aceite en las capotas inferiores del motor derecho, al destapar se chequeó el nivel de aceite y se encontró muy por debajo del mínimo.



**Fotografía 1:** Chequeo del nivel de aceite  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

- Se removió vaso del filtro y filtro de aceite para inspección; se encontraron trozos de metal alojados en la cavidad del adapter



**Fotografía 2:** Identificación de la Esquirla parte del ADAPTER

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

- Se realizó la remoción del adapter del filtro de aceite y se presentaron fracturadas 3 puntos de sujeción de las 4 que permitieron el movimiento del componente.



**Fotografía 3:** Adapter del filtro de aceite con fracturas

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

**ACCIONES CORRECTIVAS:** El día 15 de Junio de 2023 por la **OMAC N° 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS, C.A.** realizo las siguientes actividades de mantenimiento:

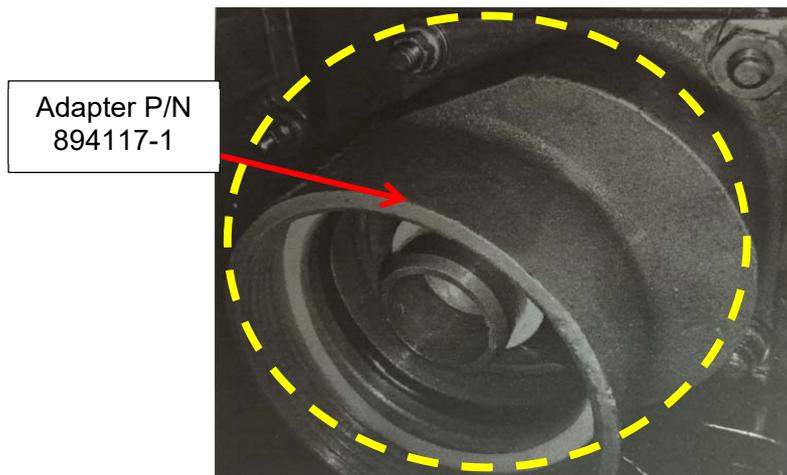
- Se reparó área de alojamiento del adapter, aplicándose el tratamiento anticorrosivo y pintura epóxica



**Fotografía 4:** Alojamiento del adapter reparado

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

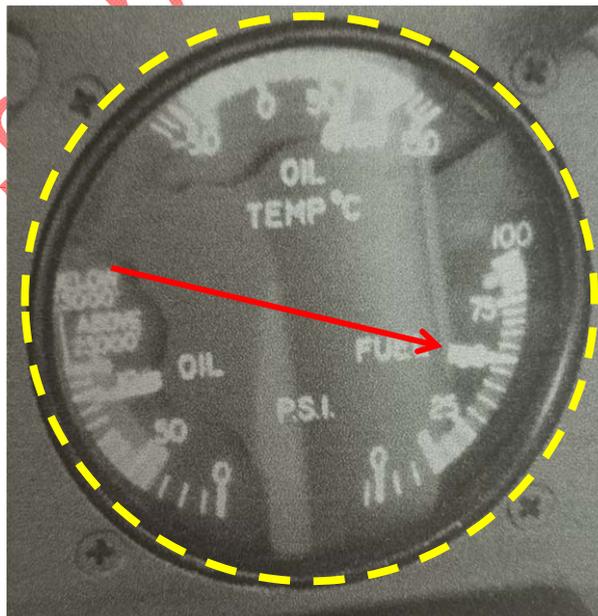
- Se instaló Adapter P/N 894117-1 en condición Inspeccionado y se reinstaló el filtro de aceite



**Fotografía 5:** Adapter instalado

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

- Se completó el nivel de aceite y se efectuó corrida de motor donde no se observaron fugas e indicaciones de presión y temperatura de aceite normal.



**Fotografía 6:** Indicadores del nivel de aceite durante la corrida de motor  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

- Se realizó inspección boroscópica para mejor alcance de evaluación, no se observaron discrepancias.



**Fotografía 7:** Inspección boroscópica  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

- Se entregó la cesión de custodia Total DGOAST/2023/N°0032.

**La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recadas, emite las siguientes Medidas Preventivas:**

A la **OMAC N° 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS, C.A.:**

1. Realizar análisis de aceite para verificar si hay partículas de magnesio en el filtro de aceite de acuerdo a las recomendaciones del fabricante

#### **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 **034/2023**, 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: Estados Unidos de Norteamérica. 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.



## **RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS**

**Estados Unidos de Norteamérica**, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, NTSB, como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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 10-7-2023

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](mailto: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