

EXPEDIENTE 012/2020

INFORME PROVISIONAL

ACCIDENTE RE

MATRÍCULA: YV3452

FABRICANTE DE LA AERONAVE: Cessna Aircraft CO.

MODELO: 525

SERIAL: 525-084

EXPLOTADOR: Servicios 5250084 C.A.

LUGAR: RW 27 – Aeropuerto Internacional del Caribe
“General en Jefe Santiago Mariño”

FECHA: 13/03/2020

HORA: 21:42 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°012/2020

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°.012/2020**. 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 **13 de marzo de 2020**, siendo las **21:35 UTC**, la aeronave matrícula: **YV3452** fabricante: **CESSNA AIRCRAFT CO**, modelo: **525**, serial: **525-084**, propiedad: **SERVICIOS 5250084 C.A** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL CARIBE “GENERAL EN JEFE SANTIAGO MARIÑO (SVMG)** ubicado en **EL YAQUE, ESTADO NUEVA ESPARTA** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “OSCAR MACHADO ZULOAGA”, UBICADO EN CHARALLAVE, ESTADO MIRANDA (SVCS)**, con (2) personas a bordo (Piloto, copiloto), inicio la carrera del despegue desde la pista **RWY 09** con un tiempo estimado en ruta de cuarenta minutos.

A las **21:42 UTC**, durante el ascenso inicial el piloto notificó al control de aproximación del aeropuerto de salida (**APP-SVMG**) su intención de retornar por falla en el motor derecho, solicitando la pista **RW 27** para este retorno. Durante el aterrizaje, en el recorrido de frenado, la aeronave se salió al final de la pista impactando con montañas de rocas y material de construcción

que se encontraba en el sitio, inmediatamente se incendió la aeronave, resultando los tripulantes con quemaduras y lesiones fatales y la aeronave destruida (**RE**)

La aeronave fabricada por **CESSNA AIRCRAFT CO.**, modelo: **525**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación General – Uso Corporativo**, Certificado Tipo: **FAA A1WI**

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**Nº de Control 012862**) 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 **6** pasajeros, sus dos motores **Turbofán** ubicados en la parte posterior de la aeronave, son **Williams International**, modelo **FJ44-1A**, con un empuje máximo de **1.900 lb.**, Envergadura de **22,3 m (73,16 ft)**, y peso máximo de despegue de **4.722 kg (10.400 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 220: AIRTECH SERVICIOS AÉREOS, C.A.** ubicada en el **AEROPUERTO CARACAS “OSCAR MACHADO ZULOAGA” EDIF. AIRTECH, CHARALLAVE, ESTADO MIRANDA.**

El piloto al mando con 50 años de edad, poseía certificación médica y licencia de piloto transporte de línea aérea– avión comercial, instructor de vuelo instrumental simulado, 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, Monomotores Terrestres (C152), Capitán C525).

El copiloto al mando con 60 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, copiloto C500, C525 y C550.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Internacional "General en Jefe Santiago Mariño" (SVMG).

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.
 - ✓ Simuladores.
 - ✓ Copias de las Bitácoras.
 - ✓ Certificados de capacitación inicial y recurrentes en el equipo
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV3452:**
 - ✓ 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 220: AIRTECH SERVICIOS AÉREOS, C.A.**
 - ✓ **Certificado de OMAC**
 - ✓ **Lista de capacidades.**
 - ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV3452:**
 - 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 causas y factores contribuyentes en referencia al reporte “falla del motor derecho, posterior aterrizaje de emergencia y salida de pista impactando con rocas y material de construcción” bajo la cesión de custodia con retención de productos aeronáuticos DGOAST/2020/N° 0013 y cesión de custodia para traslado y resguardo de productos aeronáuticos DGOAST/2020/ N °0014 y siguiendo las instrucciones del manual de mantenimiento, se realizaron los siguientes procedimientos:

1. Recolección de registros de despacho de combustible a la aeronave por PDVSA SVMG y registros de pruebas de calidad de recepción de combustible en PDVSA SVMG, recepción de combustible en la planta de distribución ubicada en El Guamache, encontrándose el combustible en óptimas condiciones en todos los puntos de chequeo.
2. Resguardo e inventario en depósito del SVMG de objetos encontrados en el interior de la aeronave.
3. Remoción de los restos de los motores para experticia por parte de la OMAC actual de la aeronave, verificación del retiro y entrega de cesión de custodia para traslado y resguardo de productos aeronáuticos.
 - Inspección visual externa e interna de los restos de la aeronave.
 - Chequeo manual de rotación de los compresores de alta e intermedia presión.
 - Inspección Boroscópica de los compresores de Intermedia y Alta presión según manual de Mantenimiento FJ44-1A, tarea 71-00-30-220-801





Imagen 1 y 2: Aeronave luego de la excursión de pista.

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 se pudo determinar lo siguiente:

- Los motores **N1** – Serial 1199 y **N2** – Serial 1186 fueron removidos de la aeronave para ser enviados a **SHOP VISIT** al fabricante WILLIAMS INTERNATIONAL, PONTIAC, MICHIGAN, USA bajo la cesión de custodia para traslado de productos aeronáuticos DGOAST/2021/N° 0009 para los daños encontrados en la evaluación previa de la OMAC N° 220: AIRTECH SERVICIOS AEREOS, C.A.

Actividades pendientes

Se espera por los resultados de las experticias de las turbinas.

El proceso de investigación continua para la determinación del factor causal y elaboración del informe final.

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 13 de Marzo de 2021

<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