

EXPEDIENTE 054 /2023

INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE SCF - PP

MATRÍCULA: YV1154

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT

COMPANY

MODELO: U206F

SERIAL: U20602132

EXPLOTADOR: VON WINITZKI MARQUEZ, ANIBAL

RAFAEL

LUGAR: A 200MTS DEL AEROPUERTO LA PARAGUA

(SVGA)

FECHA: 14/09/2023

HORA: 22:00 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 054/2023

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES** 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°054/2023**. 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 14 de septiembre de 2023, la aeronave matrícula YV1154, fabricante: CESSNA AIRCRAFT COMPANY, modelo: U206F, serial: U20602132, propiedad: VON WINITZKI MARQUEZ, ANIBAL RAFAEL, inicio un vuelo regular desde la Comunidad Indígena de **Parupita**, ubicada en el Estado Bolívar hacia el Aeropuerto La Paragua, ubicado en La Paragua, Estado Bolívar (SVGA), con 1 persona a bordo Piloto, con un tiempo estimado de ruta de 00:37 Minutos, y una autonomía de 02:18 (2 Horas y 18 minutos), con un peso máximo al despegue de 1.633 kg. Cuando se encontraba de base para final hacia la Paragua (SVGA) el capitán al mando realiza un viraje para alinearse con el umbral de la pista para completar la aproximación final aplicando la reducción de potencia del motor, sin embargo, el motor empieza a perder alimentación de combustible llegando a estar por debajo del nivel requerido en el tanque de combustible seleccionado por el capitán, inmediatamente el capitán hace el cambio al otro tanque de combustible con el fin de que este le surta de combustible para poder continuar con la aproximación, sin embargo, ya la aeronave se encontraba con una baja velocidad y baja altitud por lo cual fue imposible hacer un reencendido del motor, motivo por el cual el capitán al mando se ve obligado a realizar un aterrizaje de emergencia encontrándose aproximadamente a 200 metros del aeropuerto de destino (SVGA). La aeronave aterriza con el Cap. al mando ileso y la aeronave con daños de importancia. (SCF-PP / MTOW 1.633 KG – GRUPO 1)



La aeronave es un monomotor terrestre propulsado por una hélice ubicada en ambas alas de la aeronave, fabricada por TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS modelo: 10-520-F (13), categoría de la aeronave: TRANSPORTE. Categoría Operacional: AVIACIÓN GENERAL – USO PRIVADO. Certificado Tipo: A4CE emitido por FAA, Revisión 50, 31 de Julio de 2021.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula (INAC) 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 Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N° 082 AEROSERVICIOS CONTINENTAL, S.R.L., ubicada en el Aeropuerto “Gral. Tomas de Heres”, Ciudad Bolívar, Estado Bolívar.

El Piloto al mando de 43 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **Vuelo Instrumental / Instrumental Flight**
- **Monomotores Terrestres (C182/C206)**

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran VMC (Condiciones meteorológicas de vuelo visual), con visibilidad ilimitada con poca nubosidad y viento en calma.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos al piloto:

- Licencia.
- Cedula de identidad.
- Certificado Médico.
- Bitácora.
- Plan de Vuelo.



2. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador Von Winitzki, Anibal Rafael.:**

- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.

3. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC N° 082 AEROSERVICIOS CONTINENTAL, S.R.L.:**

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
- Lista de capacidades aprobada de la OMAC
- Control de Componentes de la Aeronave.
- Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
- Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.

4. Se realizó fijación fotográfica 360° de la aeronave en el sitio del suceso identificándose los siguientes daños:



Imagen 1





Imagen 2: Vista frontal con la identificación de los daños de la aeronave

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023



Imagen 3: Evidencia de daños sustanciales en la zona del motor de la aeronave

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023



5. Se entregó cesión de custodia temporal para traslado de aeronave **DGOAST / 2023 / 0066** con para realizar inspección de los daños de la aeronave.
6. Se realizó entrevista al capitán al mando de la aeronave.
7. Se realizó inspección de daños donde se observaron los siguientes daños:
 - i. La hélice presenta torcedura en dos palas aproximadamente entre 30 – 40 grados.
 - ii. El motor no presenta daños externos en componentes y accesorios.
 - iii. Tren de nariz presenta fracturas y desprendimientos del anclaje de fuselaje.



Imagen 4: Tren de aterrizaje fracturado
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023

- iv. La sección donde se ubica el tren de nariz se encuentra fracturada y con daños sustanciales.



Imagen 5: Lámina inferior fracturada
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023





- v. Plano izquierdo presenta torcedura y arruga desde la estación 100.0 hasta 118.00



Imagen 6

- vi. Plano derecho presenta torcedura y arruga desde la estación 154.0 hasta 208.0



Imagen 7



vii. Se extrajo el motor de la aeronave a fin de realizar una inspección visual detallada.

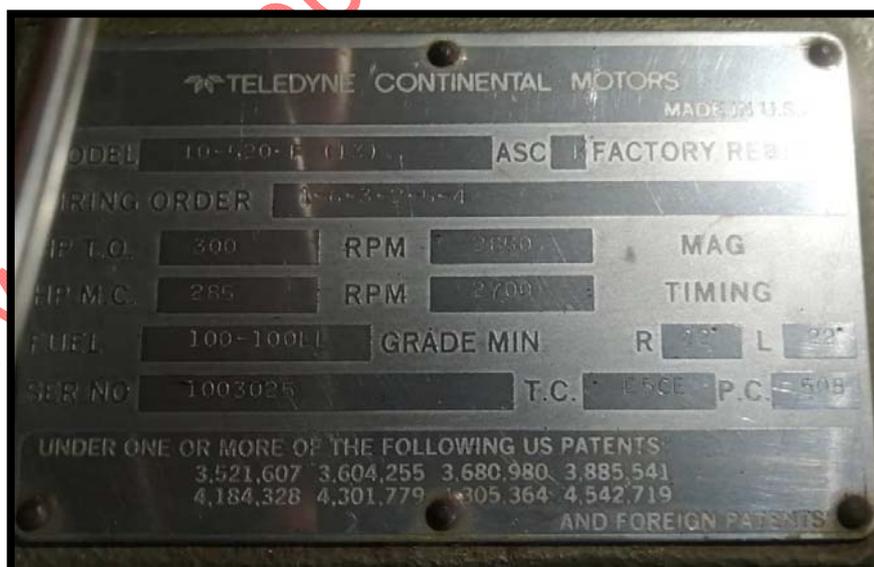


Imagen 8, 9, 10, 11 y 12





Horas totales de la aeronave: 7.501,6
Horas totales del motor: 465,6
Horas totales de la hélice: 98,8

8. Se efectuó inspección visual del motor en las partes externas sin daños en accesorios ni componentes por el accidente encontrándose en condiciones operativas.
9. Se entregó cesión de custodia total de aeronave **DGOAST / 2023 / 0069** al explotador de la aeronave.

La Junta Investigadora de Accidentes (JIA), en base a la inspección realizada pudo determinar lo siguiente:

- La pérdida de potencia del motor del YV1154 a la hora de realizar el aterrizaje en el Aeropuerto de la Paragua (SVGA) se debió a una inadecuada aplicación del procedimiento al momento de realizar la selección del tanque con combustible disponible al seleccionar el tanque con menor cantidad.

Actividades Pendientes:

- Elaboración del Informe Final





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 del formulario MPPT-JIAA-F014 correspondiente al expediente N° **050/2023.**, 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 Norte América.**

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 JIA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 25 de septiembre de 2023





CONTACTENOS:

Dirección: Av.
Francisco de
Miranda, Torre
MPPT, Piso 20,
Junta Investigadora
de Accidentes
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



“Investigar 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

