



EXPEDIENTE: 065/2023

INFORME

**INCIDENTE
SCF-PP**



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

MATRÍCULA: YV2371

FABRICANTE DE LA AERONAVE: PIPER AIRCRAFT CORPORATION

MODELO: PA31T

SERIAL: 31T-8020086

EXPLOTADOR: INVERSIONES AGS2022,C.A.

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR (SVMI)

FECHA: 05-11-2023

HORA: 20:00 UTC

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°065/2023

El presente informe refleja las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES 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°**065/2023**. 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 **05 de noviembre del 2023**, a las **20:00 UTC** la aeronave matrícula **YV2371**, fabricante **PIPER AIRCRAFT CORPORATION** modelo: **PA31T**, serial: **31T-8020086**, propiedad DE **INVERSIONES AGS2022,C.A.** despegó desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" (SVMI)**, ubicado en **Maiquetía, Estado La Guaira** con destino hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "OSCAR MACHADO ZULOAGA" (SVCS)** ubicado en **Charallave, Estado Miranda**; con **tres (03) personas a bordo (dos (2) tripulantes y un (1) pasajero)**, con **cinco horas treinta minutos (5) de Autonomía**, y **2.500 Lb de Combustible**.

Luego del despegue durante la fase de ascenso inicial y alcanzando los **5.000Ft (Pies)**, la tripulación escucha la señal de **alarma acústica** y observa la luz maestra de advertencia (**Master Warning Light**), dichas señales mostradas a través del panel de control indicaron el mal funcionamiento de un componente en la aeronave. De inmediato, la tripulación chequea el panel anunciador evidenciando que la Luz de **alarma de alta temperatura del motor izquierdo** estaba encendida, **observando al mismo tiempo la activación de la luz de alarma baja presión aceite**, luego proceden a nivelar la aeronave a **7000 pies (FL70)**. Inmediatamente, la tripulación aplica los procedimientos referidos en el **Memory Item** para asegurar la operatividad del motor. Al terminar los pasos del Memory Items, se aplica la **lista de chequeo para baja presión de aceite**. Posteriormente, solicitan al Control de Aproximación (APP) de SVMI el retorno al aeropuerto, El APP les pregunta que ¿si declaran la aeronave en emergencia? y La tripulación, responde que declaran la aeronave en emergencia. Posteriormente, son autorizados por el APP a interceptar vectores al sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), para la pista 10 izquierda. Aterrizando sin novedad y desalojando la pista por sus propios medios. Resultando los tripulantes y pasajeros ilesos, y la aeronave con la falla antes mencionada.



La aeronave involucrada en este suceso fue fabricada por **PIPER AIRCRAFT CORPORATION**, modelo: **PA31T**, serial: **31T-8020086** categoría: **Aviación Comercial – Uso Corporativo**, Certificado Tipo: N° A8EA, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA).



Figura 1. Aeronave YV2371

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

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su **certificado de aeronavegabilidad vigente N° 014927** 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 presentados ante el INAC fue la **OMAC-N°543 Organización de Mantenimiento Aeronáutico Nacional “GRUPO CIMAUT, C. A”**, ubicada en el Aeropuerto Internacional “OSCAR MACHADO ZULOAGA” (SVCS), Charallave, Estado Miranda

El piloto (Capitán) al mando de la aeronave con **55 años de edad**, poseía Certificado Médico Aeronáutico, **licencia de Piloto de transporte de línea aérea - avión (ATP)**, vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tiene las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental;
- PAY Capitán / PIC (14/Abril/2024) con 16300 horas de vuelo totales, 2.900 horas como piloto al mando, 9.700 Horas de Simulador, 380 Horas Totales en el tipo de aeronave del suceso y en el último año.

El copiloto (primer oficial) con 52 años de edad, poseía Certificado Médico Aeronáutico, licencia de **Piloto Comercial - avión (CP)**, vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes:

- Vuelo instrumental;
- PAY Capitán / PIC 14/Abril/2024 con 5.000 horas de vuelo totales, 1.000 horas como piloto al mando, 380 Horas Totales en el tipo de aeronave del suceso y en el último año.

Las condiciones meteorológicas eran VMC, visibilidad ilimitada, Techo Nubes: 12.000 pies.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:





1. **Entrevista al piloto (Capitán) y al (Primer Oficial).**
2. **Solicitud de la copia de la documentación de la tripulación involucrada en el suceso:**

- Cédulas
- Licencias.
- Certificados médicos.
- Cursos Recurrentes.
- Simuladores.
- Copias de las Bitácoras.
- Plan de Vuelo y Manifiesto de pasajeros.
- Manual de Procedimientos del Piloto.

3. **Solicitud de copias de los siguientes Documentos de la Aeronave:**

- Certificado de Matrícula
- Certificado de Aeronavegabilidad
- Homologación Acústica
- Licencia de Radio Frecuencia
- Documento de Propiedad.
- Póliza de Seguro
- Última Factura de Combustible.

4. **Solicitud de copias de los siguientes registros de mantenimiento de la aeronave:**

- Control de Mantenimiento Programado.
- Control de directivas de aeronavegabilidad
- Control de componentes
- Último registro de mantenimiento relacionado con el sistema reportado.
- Manual de Mantenimiento de la Aeronave. Sección de Motor
- Lista de Chequeo para baja presión de aceite.
- Lista de Chequeo para Aterrizaje con un motor Inoperativo.
- Certificados de **OMAC-N°543 GRUPO CIMAUT, C. A y OMAC-N°182 "SERVICIOS AERONÁUTICOS JET WILL, C.A"**.
- Lista de capacidades de **OMAC-N°543 GRUPO CIMAUT, C. A y OMAC-N°182 "SERVICIOS AERONÁUTICOS JET WILL, C.A"**.

5. **Se realizó registro fotográfico de la aeronave YV2371**



6. Se constató los procedimientos de emergencias aplicados en vuelo por la tripulación. (Ver figuras 2, 3 y 4).

EMERGENCY PROCEDURES	
ENGINE INOPERATIVE PROCEDURES:	
ENGINE SECURING PROCEDURE (Feathering Procedure)	
(1) Power lever.....	IDLE
(2) Propeller.....	FEATHER
(3) Condition lever.....	STOP
(4) Generator switch / Generator trip switch.....	OFF
(5) Oil cooler door.....	CLOSE
(6) Prop sync.....	OFF
(7) Electrical load.....	REDUCE
(8) Crossfeed.....	CONSIDER
ENGINE FAILURE DURING TAKEOFF (Below 91 KIAS)	
(1) Power levers.....	IDLE
(2) Brakes.....	AS REQUIRED
(3) Power levers.....	REVERSE AS DESIRED <i>Stop straight ahead</i>
<i>If insufficient runway remains for a safe stop:</i>	
(4) Condition levers.....	STOP
(5) Fire wall shut-off valves.....	CLOSE
(6) Battery master.....	OFF
(7) Generator switches / Generator trip switches.....	OFF
ENGINE FAILURE DURING TAKEOFF (91 KIAS or above)	
(1) Airspeed.....	91 KIAS min.
(2) Directional control.....	MAINTAIN
(3) Power (op. engine).....	MAXIMUM (620 SHP)
(4) Gear.....	RETRACT
(5) Prop (inop. engine).....	FEATHER
(6) Airspeed.....	ACCELERATE to 104 KIAS until clear of obstacles then 113 KIAS
E-1	
For Training Purposes Only	

Figura 2. Memorial Items para Motor Inoperativo de la Aeronave YV2371

(6) Ignition switch (inop. eng).....	ON
(7) Airspeed (dive to increase Ng).....	V _{SO} max.
(8) Condition lever (inop. eng).....	RUN
OVERSPEED PROPELLER (If prop speed exceeds 2300 RPM)	
(1) Power lever.....	IDLE
(2) Prop control.....	FEATHER
(3) Condition lever.....	STOP
(4) Engine securing procedure (See Tab - 1).....	COMPLETE
HIGH OIL TEMPERATURE	
(1) Oil cooler doors.....	OPEN
(2) Power.....	REDUCE IF REQUIRED
LOSS OF OIL PRESSURE	
<i>Between 40 and 80 psi:</i>	
(1) Power.....	REDUCE
<i>Below 40 psi:</i>	
(1) Engine securing procedure (See Tab - 1).....	COMPLETE
ROUGH AIR OPERATION	
(1) Airspeed.....	SLOW to maneuvering speed or slightly less
<i>Fly attitude & avoid abrupt maneuvers</i>	
(2) Seat Belts & shoulder harnesses.....	TIGHTEN
<i>In heavy rain or with less than 250 lbs of fuel per side:</i>	
(3) Ignition.....	ON

Figura 4.

ENGINE FLAMEOUT (2 nd Engine)	
(1) Power lever.....	IDLE
(2) Prop control.....	DO NOT FEATHER
(3) Condition lever.....	STOP
(4) Air start procedure.....	ACCOMPLISH
SINGLE-ENGINE APPROACH AND LANDING	
(1) Engine securing procedure (See Tab - 1).....	COMPLETE
(2) Fuel source.....	NO CROSSFEED
(3) Gear handle.....	UP
(4) Gear handle (hyd. pump check).....	RETURN TO NEUTRAL
(5) Seat belts and no smoking sign.....	ON
(6) Non-essential bus.....	ON
(7) Flaps (on downwind leg).....	APPROACH POSITION
(8) Airspeed.....	113 KIAS min.
(9) Cabin.....	DEPRESSURIZE
(10) Prop control.....	FULL FORWARD
(11) Autopilot / Yaw damper.....	OFF
(12) Landing gear.....	DOWN (3 GREEN)
(13) Nose gear position.....	CHECK IN MIRROR
(14) Flaps (when landing assured).....	FULL DOWN
(15) Reverse.....	APPLY CAREFULLY if needed
SINGLE-ENGINE GO-AROUND	
(1) Directional control.....	MAINTAIN
(2) Power.....	620 SHP max.
(3) Flaps.....	APPROACH
(4) Gear (after positive Rate of Climb established).....	RETRACT
(5) Flaps (above Blue Line - V _{SO}).....	FULL UP
E-3	
For Training Purposes Only	

Figura 3.



El día 6 de noviembre, se realizaron las siguientes actividades durante la **Inspección Técnica** a la Aeronave **YV2371** con el personal Técnico Aeronáutico de la **OMAC GRUPO CIMAUT, C.A**, con la finalidad atender falla reportada por la tripulación en relación al sistema de aceite; bajo la **Orden de trabajo (O.T) N°169-23** según lo referido por en el Manual de Mantenimiento del Fabricante PIPER CHEYENNE II Sección 5-21-10:

1. Se realizó, inspección visual externa de la turbina derecha por daños o por fuga grande de aceite. Se pudo evidenciar derrame de aceite en la parte Externa de la Aeronave en las siguientes partes:
 - a. **Entrada de aire para accesorios del motor (INLET SCOOP) del lado Derecho de la Cubierta (COWLING).**
 - b. **FUSELAJE LADO DERECHO** hasta la cola.
 - c. **COMPUERTA DEL TREN DERECHO.**
 - d. **EXTRADO** (Parte superior del ala comprendida entre los bordes de ataque y salida) **DEL ALA DERECHA**, parte interna y externa.
 - e. **FLAP DEL PLANO DERECHO**, parte interna y externa.

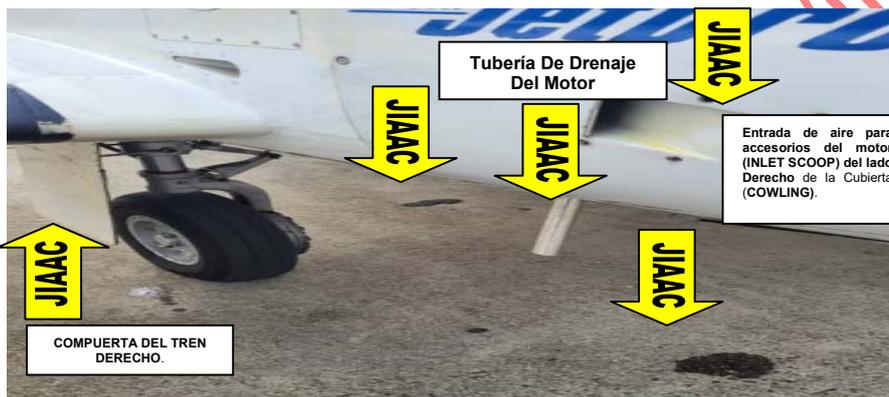


FIGURA 5. Presencia de Aceite de Motor en la compuerta del tren derecho y por el respiradero del Motor Derecho Y Fuselaje del lado Derecho hasta la cola de la Aeronave.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023



Figura 6. Presencia de Aceite de Motor en el Flap del Plano Derecho parte interna y externa.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023



2. **Se realizó inspección interna de la Turbina RH;** Se pudo evidenciar fuga de aceite por el eje impulsor del compresor del aire acondicionado. La causa más probable es que el sello identificado como el ítem # 210 de la sección 72-20-00 del manual de partes de la turbina este dañado.



FIGURA 7. Inspección Interna de la Turbina Derecha del YV2371

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

3. Se chequearon visualmente los **SENSORES DE PRESIÓN Y TEMPERATURA DE ACEITE** por fugas, cableado defectuoso o daños evidentes. **SE ENCONTRABAN EN CONDICIONES SATISFATORIAS.**
4. Se chequeo el nivel de aceite de la turbina derecha de acuerdo al procedimiento de pre vuelo establecido en el POH de la aeronave y se encontró que estaba por debajo de los niveles recomendados por fabricante. Se agregó al motor derecho 4 qts de aceite y quedo 2 qts por debajo de la Cantidad máxima con el motor frio (MAX COLD) para realizar la corrida de motor y corroborar el sitio de la fuga de aceite (Ver anexo).

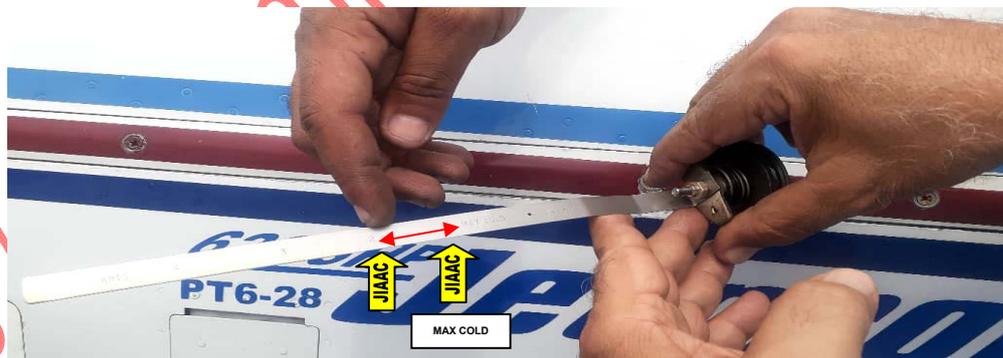


FIGURA 8. Medición del Aceite de la Turbina Derecha del YV2371

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

5. Se midió los niveles de aceite la Turbina Izquierda, encontrando su nivel entre los parámetros que establecidos por el fabricante.



FIGURA 9. Medición del Aceite de la Turbina Izquierda del YV2371
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

Nota: Según el **Manual de Operación del Piloto/PILOTS OPERATING HANDBOOK (POH) Sección 8.21** la capacidad de aceite es de 2,3 galones y se debe de dejar a un cuarto por debajo del nivel máximo según sección 8.21 (b).

6. Luego se procedió al **Encendido De La Turbina** de acuerdo al procedimiento establecido en el **Manual de Operación del Piloto/PILOTS OPERATING HANDBOOK Sección 4. Encendido normal**, con **resultados satisfactorios**.
7. Se procedió hacer una prueba operacional de la turbina siguiendo los procedimientos establecidos en la **sección 4 del Manual de Operación del Piloto/PILOTS OPERATING HANDBOOK** identificado como **Encendido del Motor/ Engine Run Up**. Con el fin de verificar los **parámetros de la turbina derecha**: medidor de temperatura entre etapas de la turbina/Internal Turbine Temperature (**ITT**), **Torque (Pulg/Lbs)**, Revoluciones por minuto (**RPM**), indicador de porcentaje máximo de revoluciones del compresor de gas del de la Turbina derecha (normalmente en motores PT6) (**NG**), Indicador de flujo de combustible en libras por hora (PPH) (**Fuel Flow**), indicador de presión de aceite (**OIL PRESS**) y el indicador de temperatura de aceite (**OIL TEMP**).



FIGURA 10. Niveles de Aceite arco verde (Normal) en motor derecho del YV2371
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



FIGURA 11. Parámetros Normales, en motor derecho del YV2371
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



PIPER AIRCRAFT CORPORATION PA-31T, CHEYENNE		SECTION 4 NORMAL PROCEDURES
TAXIING		
Parking brake	released	
Brakes	checked	
Prop reverse	checked	
Flight instruments	checked	
Power levers	IDLE	
Prop controls	FEATHERED	
Prop controls	full FORWARD	
ENGINE RUN-UP		
WARNING		
No braking will occur if aircraft brakes are applied while parking brake handle is pulled and held.		
Parking brake	set	
Air control	IN	
Generators	ON	
Ammeter and voltmeter	checked	
Inverter - inverter bus tie	checked	
Prop sync	OFF	
Fuel pumps (No. 1 & No. 2)	checked	
WARNING		
Both fuel pumps for each engine must be operative for takeoff.		
Crossfeed	checked & OFF	
Air control	pressurized	
Man. gear ext. cover	secure	
Power levers	set at 1625 RPM	
Pneumatic gauge	checked	
Overspeed governors	test	
Prop controls	full FORWARD	
HTG test switches	up	
RPM	drop observed	
HTG test switches	released	
RPM	1625	
Pressurization system	checked	
Pressurization system	set	
Power levers	set at 1800 RPM	
Ice protection	checked	
Power levers	IDLE	
Secondary low pitch stops (one at a time)	tested	
ISSUED: SEPTEMBER 14, 1979		REPORT: 2210
REVISED: APRIL 24, 1990		4-9

FIGURA 12. Lista de Chequeo
Fuente: Investigador Encargado. Año: 202

PRATT & WHITNEY CANADA MAINTENANCE MANUAL MANUAL PART NO. 3030442										
TABLE 506. PT6A-28 Engine Operating Limits										
Power Setting	SHP (1) (OAT)	Torque lb. ft. psig		Max. Observed ITT °C	Ng (2) RPM %		Np (3) RPM %		Oil Press. psig (4)	Oil Temp. °C (5) (6)
Takeoff and Max. Cont. (7)	475 38.3°C (101°F)	1313	37.3	685	38100	101.6	1900	100	80 to 100	10 to 99°C (50 to 210°F)
Max. Climb	475 28.9°C (84°F)	1313	37.3	660	38100	101.6	1900	100	80 to 100	0 to 99°C (32 to 210°F)
Max. Cruise	475 18.9°C (66°F)	1313	37.3	635	38100	101.6	1900	100	80 to 100	0 to 99°C (32 to 210°F)
Idle				660 Min	19500 (11)				40 Min	-40 to 99°C (-40 to 210°F)
Starting				1090 (9)						-40 Min
Transient		1700 (8)	48.3	825 (9)	38500 (9)	102.6	2090	110		0 to 99°C (32 to 210°F)
Max. Reverse (10)	455	1313	37.3	685	38100	101.6	1825	96	80 to 100	0 to 99°C (32 to 210°F)
NOTE: 1. Uninstalled SHP available to OAT shown, at sea level, static.										
NOTE: 2. For every 10°C (18°F) below -30°C (-22°F) ambient temperature, reduce maximum allowable Ng by 2.2%.										
NOTE: 3. 2090 RPM Np may be employed in an emergency condition, to complete a flight, and may be employed at all ratings.										
NOTE: 4. Normal oil pressure at gas generator speeds above 27000 rpm (72%) with oil temperature between 60 to 70°C (140 to 158°F). Oil pressure below 80 psig is undesirable and should be tolerated only for the completion of flight, preferably at reduced power setting. Oil pressure below 40 psig is unsafe and requires that either the engine be shut down or a landing be made as soon as possible, using the minimum power required to sustain flight.										
NOTE: 5. For increased service life of engine oil, an oil temperature of below 80°C (176°F) is recommended.										
NOTE: 6. Maximum transient oil temperature is 104°C for 10 minutes maximum.										
NOTE: 7. Maximum Continuous Rating is the maximum power certified for continuous use. Aircraft type certification testing and in-flight emergencies are the only conditions for which the use of rated maximum continuous power is authorized. In all other conditions, the indicated rating for the corresponding flight condition is the maximum authorized power.										
NOTE: 8. This value is time limited to 20 seconds.										
NOTE: 9. These values are time limited to 2 seconds.										
71-00-00										Page 506
POWER PLANT - ADJUSTMENT/TEST										Apr 25/2008

FIGURA 13. Parámetros Límites Operativo del Motor PT6A-2B según MM PRATT & WHITNEY CANADA

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023

Nota: Luego de observar los parámetros en el panel de control y comparar las listas de chequeo y tabla de **Límites Operacionales De Los Motores/Engine Operating Limits (PT6A)** recomendado por Pratt & Whitney, se pudo determinar que todos parámetros de límite operacional se encontraban **Normales**.

8. Se procedió hacer una nueva inspección visual a la turbina después de la corrida de potencia para chequear por fugas y seguridad de todos sus componentes. Se evidencio una fuga de aceite por el eje impulsor del compresor de aire acondicionado (Ver anexo)

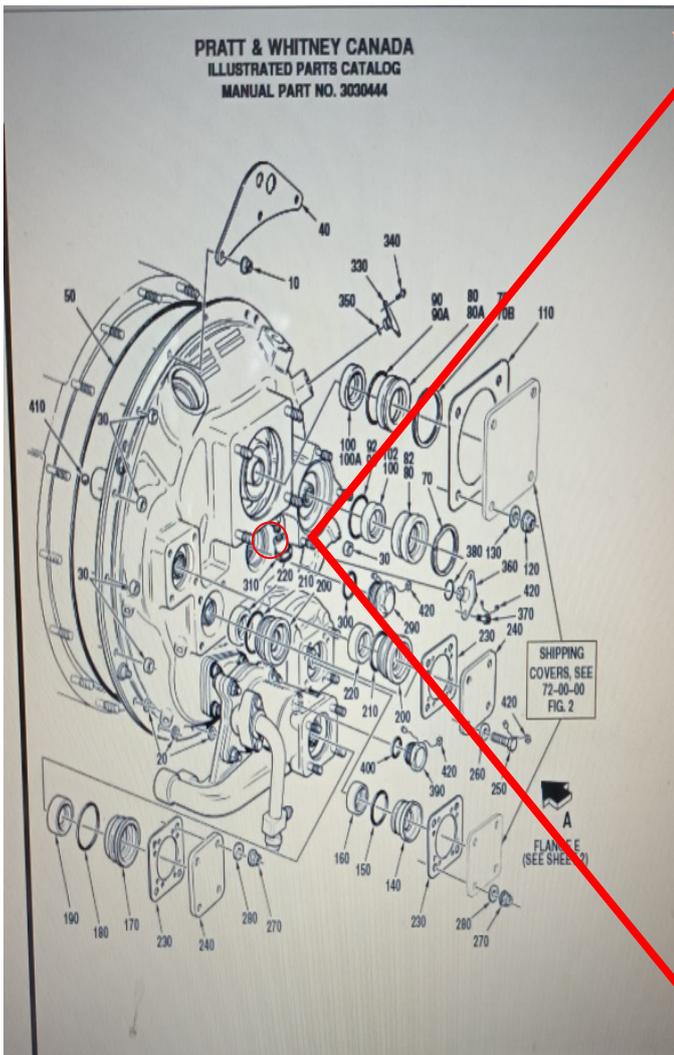


FIGURA 14. Fuga de aceite por el eje impulsor del compresor de aire acondicionado en el motor derecho del YV2371

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

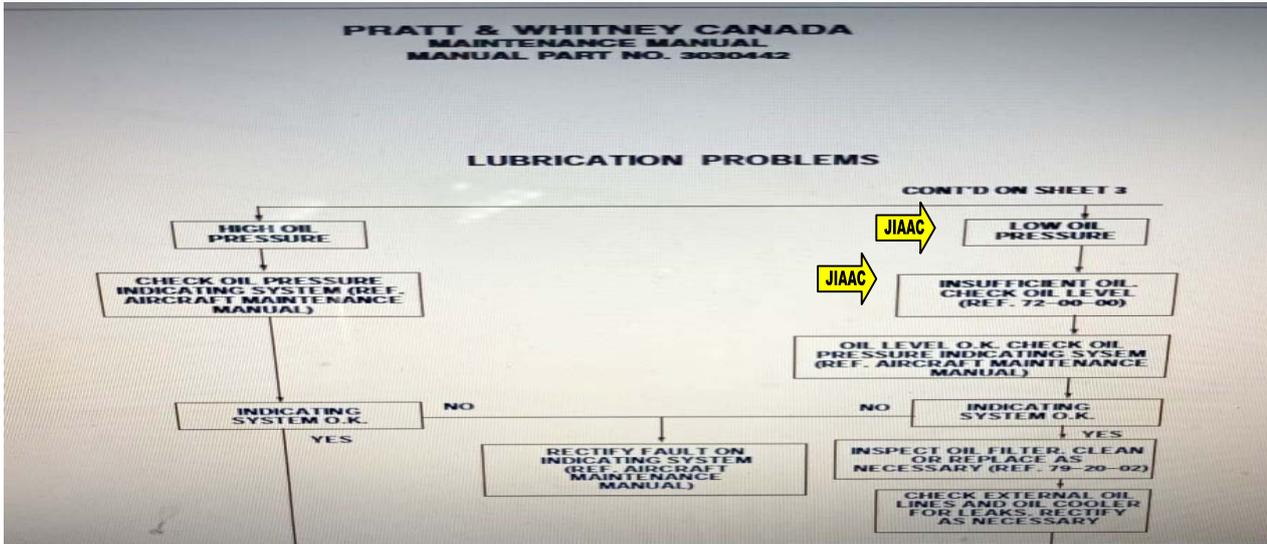


FIGURA 15. Diagrama TROUBLE SHOOTING por Problemas de Lubricación. Manual de mantenimiento PRATT & WHITNEY CANADA. Manual de Partes N°3030442
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023

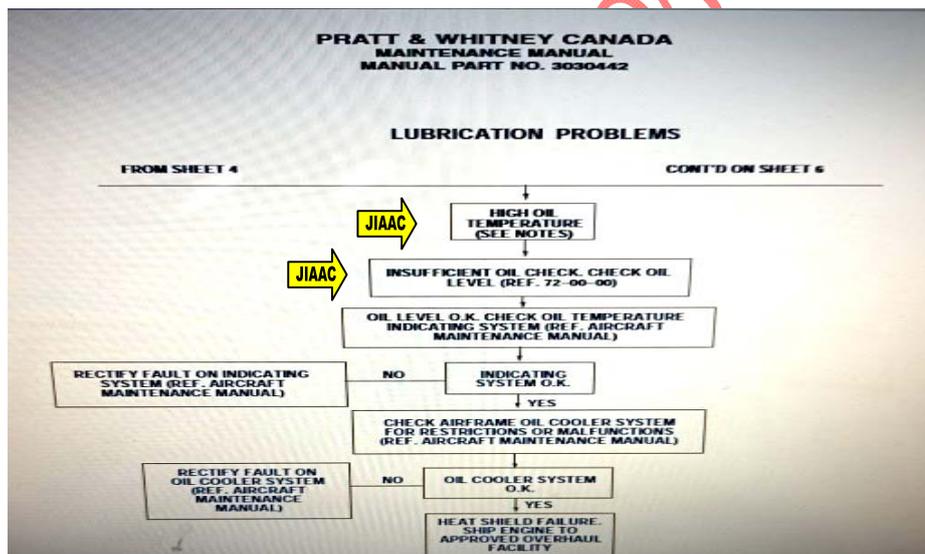


FIGURA 16. Diagrama TROUBLE SHOOTING Problemas de Lubricación y Temperatura. Manual de mantenimiento PRATT & WHITNEY CANADA. Manual de Partes N°3030442
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023



Se entregó **Cesión de Custodia Temporal para Traslado N° 0083/2023**

Es importante mencionar que la Empresa solicitó cambio de OMAC para Servicios Aeronáuticos JETWILL, C.A para efectuar una nueva inspección de chequeo operacional y verificación de todos los sistemas de la aeronave e inspección del motor RH de la aeronave previa al vuelo de traslado y posterior labores de mantenimiento del motor.

El 20 de Diciembre del 2023, se efectuó una segunda inspección por parte de la **OMAC N° 182 Servicios Aeronáuticos JETWILL y la JIAAC** para realizar verificación del sistema de lubricación del motor en posición RH según lo estipulado en la **OT: JW1123-6472**. Según lo establecido en el **M/M Airplane Services Manual** P7N: 753-826, Rev. PR20210609 y el Manual de Pratt & Whitney Canadá Modelo PT6A-28 P/N: 3013242, revisión 58 de Fecha 21/Agosto/2023.

Actividades:

1. **Se efectuó chequeo operacional y verificación de todos los sistemas para el vuelo especial:** siguiendo las instrucciones de M/M en sus secciones V IL10, VI 2A14, VII AD22, VIII 2I14, IX 3D9, XI 4A13 y XIII SB5; encontrándose en **óptimas condiciones para efectuar vuelo especial**. Se efectuó prevuelo a la aeronave según AFM P/N: FM-103.
2. **Se efectúa Inspección de Motor RH:** Según M/M Sección VIII Pág. 2115 Se evidenció que el filtro del Motor RH se encontraba Roto. **Acción Correctiva:** Se reemplazó el filtro de Aceite del Motor RH, P/N: 7579431



FIGURA 19. Filtros de Aceite removido y Filtro de Aceite instalado
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

3. Se efectuó Chequeo de performance del Motor RH y LH siguiendo las instrucciones Manual de Pratt & Whitney Canadá Modelo PT6A-28 P/N: 3013242, revisión 58 de Fecha 21/Agosto/2023. Cap: 71-00-00 y M/ PIPER CHEYENNE, SECCIÓN VIII PAG.2N13.



Luego del vuelo de traslado, encontrándose en la OMAC SERVICIOS AERONAUTICOS JETWILL, C.A se efectúa la inspección a la turbina RH del YV2371, donde la JIAAC pudo constatar que efectivamente la fuga de aceite fue por el sello del eje impulsor del compresor de aire acondicionado identificado como el ítem # 210 de la sección 72-20-00 del manual de partes N° 3030444 de la turbina derecha. (Ver Figura 14)

CONCLUSIONES:

Causa Probable

Una vez concluidos todos los procedimientos arriba descritos se pudo determinar que la causa probable del evento ocurrido con el YV2371 en relación a la alta temperatura y baja presión de aceite, fue debido a la fuga del aceite por el sello del eje impulsor del compresor de aire acondicionado y al nivel de aceite en la Turbina Derecha (RH) que se encontraba por debajo a lo establecido en el Manual de mantenimiento PRATT & WHITNEY CANADA. Manual de Partes N°3030442.

MEDIDAS PREVENTIVAS:

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los resultados y evidencias recabadas, muy respetuosamente emite la siguiente medida preventiva:

A la Gerencia de Mantenimiento de INVERSIONES AGS2022, C.A.:

Se recomienda establecer medidas de control y seguimiento efectivo al programa de mantenimiento de la aeronave por horas y por calendario.

Por los motivos antes expuestos, mediante la siguiente información se da cierre a la investigación.

Se entregó **Cesión de Custodia Total de Aeronave N° 0001/2024**

NOTIFICACIÓN DEL SUCESO

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° **065/2023.**, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).**





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, 01 de diciembre de 2023.

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



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/jiaac/>

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
hecho con el deseo de conocer, de
saber cómo y por qué se inició el
camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis