

INFORME

INCIDENTE FUEL

MATRÍCULA: YV2250

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT

COMPANY

MODELO: 206H

SERIAL: 20608032

EXPLOTADOR: JOSE AGUSTIN PEREIRA DE FARIA.

LUGAR: EN RUTA SVCS - TFFF

FECHA: 17/03/2024.

HORA: 13:38 UTC.



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



INFORME INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°009/2024

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL**, bajo la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST)**, 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°009/2024**. El único objetivo de la investigación es establecer las causas probables y los factores contribuyentes del suceso investigado, con la finalidad de tomar medidas apropiadas que puedan evitar la ocurrencia de futuros sucesos con características similares y la persistencia de los factores que fueron contribuyentes al mismo, sin determinar culpas o responsabilidades de ninguna índole, razón por la cual, en todas las experticias a realizar necesariamente no se recurrirán a procedimientos de prueba de tipo judicial.

El día 29 de enero del 2024, la aeronave Matricula: **YV2250**, Fabricante: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, Modelo: **206H**, Serial: 20608032, Propietario: **JOSE AGUSTIN PEREIRA DE FARIA**, presento plan de vuelo internacional desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "OSCAR MACHADO ZULOAGA"**, ubicado en Charallave, estado Miranda, con destino al **AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MARTINICA "AIMÉ CÉSAIRE"**, ubicado en Le Lamentin, Fort-de-France, Martinica, despegando a las 12:00 UTC, (Tiempo Universal Coordinado), con dos (2) personas a bordo Piloto y copiloto, con 300 litros de combustible aproximadamente, y seis horas (06:00) de autonomía para realizar su plan de vuelo. Ya en la fase de ruta, y nivelado con once mil quinientos pies (FL115), la tripulación observó una indicación de alta temperatura del aceite del motor, por lo que inmediatamente notifica a los Servicios de Control de Tránsito Aéreo su decisión de cancelar el plan de vuelo y retornar al aeropuerto de salida, aterrizando en el aeropuerto más cercano a la posición del reporte, resultando este el **AEROPUERTO NACIONAL DE**

HIGUEROTE, Ubicado en Higuerote, Estado Miranda, la tripulación al mando resultó ilesa y la aeronave sin daños.

La aeronave involucrada en este suceso fabricada por Cessna Aircraft Company, modelo: 206H, categoría: Aviación General, categoría operacional: Uso Privado, Certificado Tipo: N.º A4CE, Revisión 50, de Fecha: 23 de Julio de 2021, emitido por la Administración Federal de Aviación (**FAA**) y aprobado por la autoridad aeronáutica del estado de Matrícula el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (**INAC**).

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente N.º 014559, emitido por la Autoridad Aeronáutica (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 SERVICIOS FLYMEC, C.A. (OMAC-N N°377) Ubicada en el Aeropuerto Metropolitano, hangar TEE 3, Ocumare del Tuy, Estado Miranda.

El piloto con 58 años de edad, mantiene un Certificado Médico Aeronáutico y licencia de Piloto Privado (Avión), todas 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: Monomotores Terrestre (C172/C182/C206), con fecha de vencimiento para el 27/Oct/2024; Vuelo Instrumental con fecha de vencimiento para el 27/Oct/2024; con mil cuatrocientas (1400) horas de vuelo, como piloto al mando en el modelo de aeronave involucrado en el suceso, teniendo mil quinientas (1500) horas de vuelos totales.

El Copiloto con 48 años de edad mantiene un Certificado Médico Aeronáutico, y licencia de Piloto Comercial (Avión), ambos vigentes emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), quien es la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula y Explotador conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes: Monomotores Terrestre (C206/C185/BE33/PA28/C182), con fecha de



vencimiento para el 16/Ago./2024; Multimotores Terrestres (C421/BE55/C414/C402/BE58/PA23/PA34), con fecha de vencimiento para el 16/Ago./2024; Capitán (BE9L), con fecha de vencimiento para el 16/Ago./2024; Vuelo Instrumental con fecha de vencimiento para el 16/Ago./2024; con dos mil cien (2100) horas de vuelo, como piloto al mando en el modelo de aeronave involucrado en el suceso, teniendo tres mil (3000) horas de vuelos totales.

Las condiciones meteorológicas según el informe meteorológico rutinario (**METAR**), eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo visuales (VFR) en la ruta de vuelo.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

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

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

2. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la OMAC-N N°377 SERVICIOS FLYMEC, C.A:

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
- Lista de capacidades aprobada de la OMAC
- Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
- Última factura del suministro de combustible.

3. El investigador Encargado se trasladó junto a la comisión de la OMAC-N N°377 SERVICIOS FLYMEC, C.A. al Aeropuerto Nacional de Higuero para inspección del combustible remanente en los tanques y del motor, encontrando de partículas sólidas en el tanque izquierdo y agua en el sistema de filtrado del motor. (Imagen 1, 2, 3 y 4)

Imagen 1



Partículas Solidas

Imagen 1: Combustible Drenado del Tanque Izquierdo, **Imagen 2:** Restos solidos luego de vaciado el drenador. **Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2024

Imagen 2

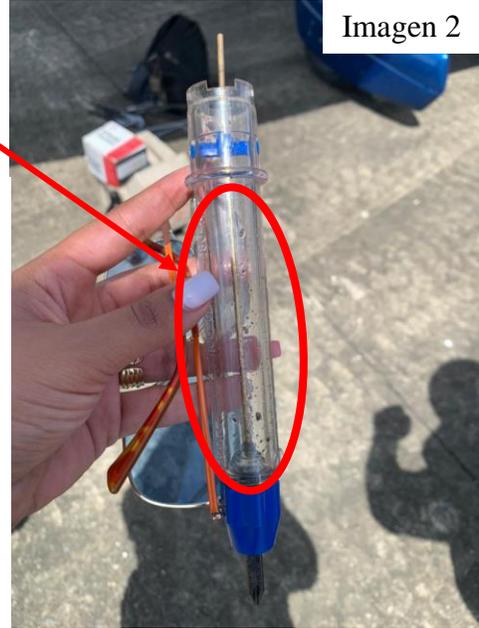


Imagen 3



Combustible Contaminado

Imagen 3: Combustible Drenado de la Trampa de Agua del Motor, **Imagen 4:** Combustible Drenado de la Trampa de Agua del Motor. **Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2024

Imagen 4



4. Se realizo cambio de bujías y limpieza de inyectores. (Imágenes 5, 6 y 7)



Imagen 5

Imagen 5: Bujías Removidas del motor,
Imagen 6: Restos solidos luego limpieza de los inyectores con ultrasónico.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024



Imagen 6



Imagen 7

Imagen 7: Caja de Bujías Nuevas para instalar en el motor.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024

5. Se realizo drenado y filtrado del combustible del tanque izquierdo. (Imágenes 8 y 9)

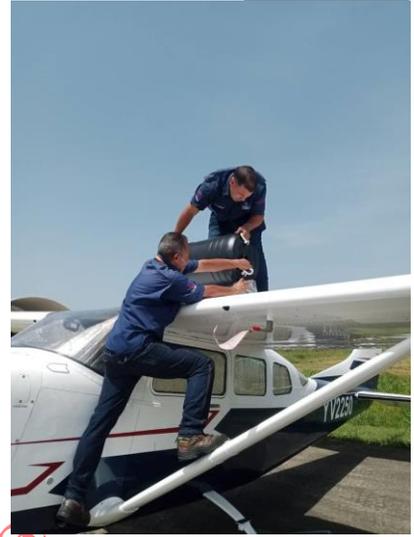


Imagen 8: Personal De La OMAC Realizando Drenado Y Filtrado Del Combustible Del Tanque Izquierdo.

Imagen 9: Personal De La OMAC Realizando recarga del tanque Izquierdo luego del filtrado del combustible.

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024

6. Se realizó revisión del sistema de combustible en busca de contaminación del mismo. (imagen 10 y 11)



Imagen 10 Y 11: Muestras De Combustible Durante La Prueba Del Sistema De Combustible.

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024



7. Se realizó encendido del motor y se aceleró a velocidad de crucero para la inspección de los indicadores de la temperatura del motor resultando satisfactorios los resultados.

Se entregó la cesión de custodia Total DGOAST / 2024 / N°0011 al propietario de la aeronave.

CAUSA PROBABLE

La JIAAC luego de las experticias realizadas y las evidencias recabadas durante el proceso de Investigación pudo determinar que la causa probable del aumento de temperatura del aceite de motor se debió a la contaminación del combustible (Partículas y agua).

MEDIDAS PREVENTIVAS:

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

AL PROPIETARIO

1. Se sugiere realizar un drenado más profundo previo a cada vuelo, manteniendo un control con respecto a la aparición de agua en los tanques y el sistema de combustible, en conjunto a un drenado regular de la trampa de agua del sistema, previniendo una acumulación excesiva de agua en el sistema de combustible.

A LA EMPRESA EWAY PLATAFORMA DE SERVICIOS

1. Revisión de los equipos de almacenamiento y surtido de combustible.



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 JIAAC009/2024, reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

La información aquí suministrada es emitida por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), bajo la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (DGOAST), adscrita al Ministerio del Poder Popular Para el Transporte (MPPT).

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 5-4-2024

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

María Méndez De Santis