

INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE LOC-I / FUEL

MATRÍCULA: YV3112

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: C340A

SERIAL: 340A0794

EXPLOTADOR: RENTA AUTO 2000, C.A.

LUGAR: AEROPUERTO "GENERAL BARTOLOME
SALOM", PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO,
COORDENADAS 10°29'25.33"N / 68° 4'57.67"W

FECHA: 26/04/2024

HORA: 22:14 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIA EXPEDIENTE N° 016/2024

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°016/2024**. 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 26 de abril de 2024, a las 20:30 UTC, la aeronave matrícula **YV3112**, fabricante: CESSNA AIRCRAFT COMPANY, modelo: C340A, serial: 340A0794, propiedad de: RENTA AUTO 2000, C.A., despegó del Aeropuerto Nacional El Gran Roque, Territorio Insular Francisco De Miranda con destino al Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena", Valencia, Estado Carabobo, con 5 personas a bordo (Piloto y 4 pasajeros), con un peso máximo al despegue de 2710,21kg (5975lbs). A las 22:50 UTC una vez en ruta solicita al Centro de Control de Maiquetía cambio de destino al Aeropuerto Nacional "General Bartolomé Salom", ubicado en Puerto Cabello, Estado Carabobo el cual es autorizado, encontrándose en contacto con la torre de control de puerto cabello notifica estar sobre isla larga recibe instrucciones sobre los parámetros del QNH e intensidad y dirección del viento y que notificara tramo con el viento, al encontrarse en tramo con el viento el CTA le da instrucciones para que notifique final para la pista 11 a las 22:00 UTC al realizar el viraje de base para final la aeronave se precipitó a tierra quedando la aeronave destruida, su piloto fallecido, 1 pasajero fallecido y 3 pasajeros con heridas menores. (CFIT / MTOW 2710,21kg (5975lbs) /grupo 2 (2251 - 5700 kg)).

La aeronave es un multimotor terrestre propulsado por dos motores de pistón, fabricado por CESSNA AIRCRAFT COMPANY modelo: C340A, categoría de la aeronave: AVIACION GENERAL. Categoría Operacional Permitida: USO CORPORATIVO. Clasificación de Certificado de Aeronavegabilidad:

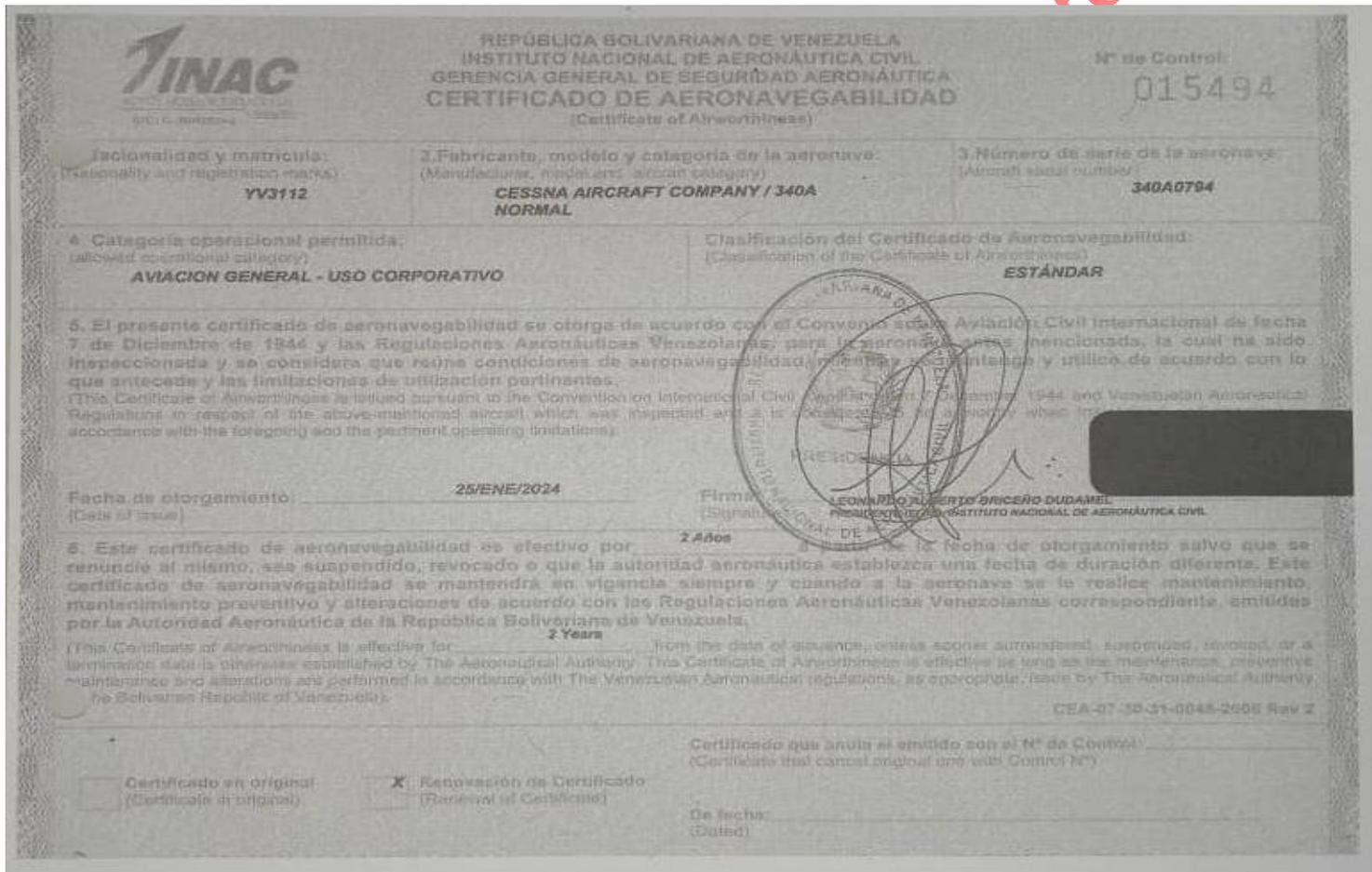


ESTÁNDAR. Certificado Tipo: 3A25 emitido por Federal Aviation Administration FAA, Revisión 27, 19 de Octubre de 2018.

La aeronave tenía aplicado el Certificado tipo Suplementario (STC) número SE4327SW -D Rev. 4, en el cual se aumenta la potencia normal de operación a 335 HP a 41 pulgadas del colector (MP) y 2700 RPM de acuerdo con el informe RAM 82- 2 del 08/03/1982.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC) y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.

Comes!



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
(Certificate of Airworthiness)

Nº de Control: **015494**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV3112	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) CESSNA AIRCRAFT COMPANY / 340A NORMAL	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 340A0794
4. Categoría operacional permitida: (Allowed operational category) AVIACION GENERAL - USO CORPORATIVO	Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) ESTÁNDAR	

5. El presente certificado de aeronavegabilidad se otorga de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de Diciembre de 1944 y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas para la aeronave antes mencionada, la cual ha sido inspeccionada y se considera que reúne condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes.
(This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention International Civil Aviation of December 7, 1944 and Venezuelan Aeronautical Regulations in respect of the above-mentioned aircraft which was inspected and is considered to comply with the requirements when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.)

Fecha de otorgamiento:
(Date of issue) **25/ENE/2024**

Firma:
(Signature) **LEONARDO ALBERTO BRICEÑO DUDAMEL**
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por **2 Años** desde la fecha de otorgamiento salvo que se renuncie al mismo, sea suspendido, revocado o que la autoridad aeronáutica establezca una fecha de duración diferente. Este certificado de aeronavegabilidad se mantendrá en vigencia siempre y cuando a la aeronave se le realice mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondiente, emitidas por la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela.
(This Certificate of Airworthiness is effective for **2 Years** from the date of issuance, unless sooner surrendered, suspended, revoked, or a limitation shall be otherwise established by The Aeronautical Authority. This Certificate of Airworthiness is effective as long as the maintenance, preventive maintenance and alterations are performed in accordance with The Venezuelan Aeronautical regulations, as appropriate, issue by The Aeronautical Authority of the Bolivarian Republic of Venezuela.)

CEA-07-30-31-0048-2600 Rev 2

Certificado en original
(Certificate in original)

Renovación de Certificado
(Renewal of Certificate)

Certificado que avisa el emitido con el Nº de Control:
(Certificate that states original one with Control Nº)

De fecha:
(Dated)

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° 258 AVIOCENTER SERVICIOS AÉREOS, C.A, ubicada en el Aeropuerto Metropolitano Hangar SS-04, Zona Sur-Este, Ocumare del Tuy, Estado Miranda.



El Piloto de 72 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:

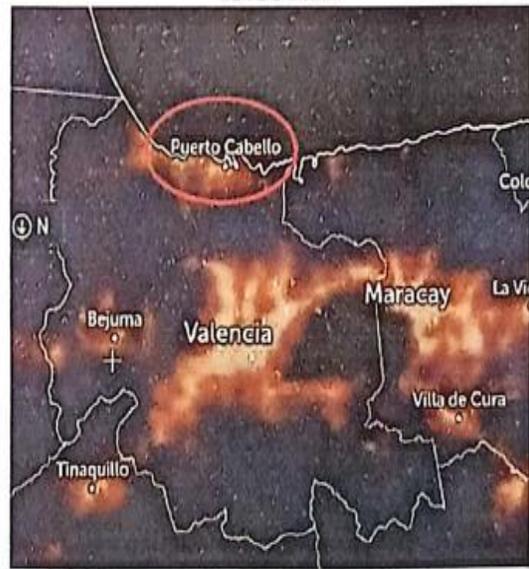
- **Vuelo Instrumental / Instrumental Flight (24/Ene/2025)**
- **Multimotores Terrestres / Multi Engine Land (C340) (24/Ene/2025)**

En las imágenes de satélite de espectro visible del día 26 de marzo de 2024, entre las 18:00 y las 19:30 HLV; se puede apreciar en la zona de Puerto Cabello, Estado Carabobo (círculo rojo); nubosidad parcial sin precipitaciones. El viento en superficie se presentó del este-noreste de 5 a 12 Nudos.

18:00 HLV / 22:00 UTC



19:00 HLV / 23:00 UTC



Fuente: Reporte del Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMEH) **Año:** 2024

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. **Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la OMAC N° 258 AVIOCENTER SERVICIOS AÉREOS, C.A:**

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



- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
 - Lista de capacidades aprobada de la OMAC.
 - Última factura de combustible.
 - Control de Componentes de la Aeronave.
 - Registros de Mantenimiento de la Aeronave.
 - Copias de las bitácoras.
2. Se solicitó al Área de Licencias Aeronáuticas del INAC copia de los registros médicos y documentos consignados para la última renovación de la licencia aeronáutica.
 3. El investigador Encargado se trasladó con el personal de mantenimiento de la OMAC N° 258 AVIOCENTER SERVICIOS AÉREOS, C.A a la zona del accidente, para realizar inspección de los restos.
 5. Se hizo visita al sitio del impacto para realizar la inspección y fijación fotográfica de los restos. La aeronave siniestrada fue ubicada en las coordenadas (10°29'25.33''N / 68°4'57.67''W).

Imagen 1



Imagen 1: Localización de la aeronave YV3112
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024





Imagen 2: Vista Aérea del Sitio de Impacto YV3112

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024





Imagen 3: Imagen Satelital dispersión de los restos
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024



Imagen 4



Imagen 4: Sitio del Impacto
Fuente: Investigador Encargado Año: 2024



Imagen 5



Imagen 5: Daños de Nariz y ala izquierda
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024



Imagen 6



Imagen 6: Daños en el fuselaje (desprendimiento del empenaje)
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024



Imagen 7



Imagen 7: Empenaje encontrado bajo el ala izquierda (zona interna) y el fuselaje central del avión
Fuente: Investigador Encargado Año: 2024

<http://www.>



Imagen 8

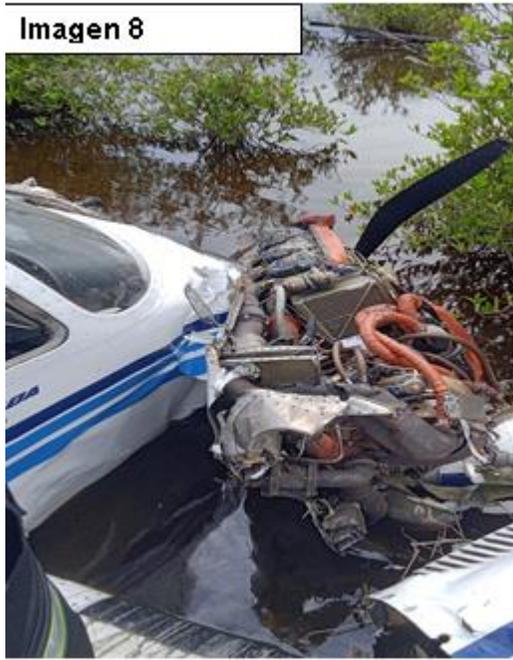


Imagen 8: Motor izquierdo, encontrado del lado derecho de la cabina
Fuente: Investigador Encargado Año: 2024

Imagen 9

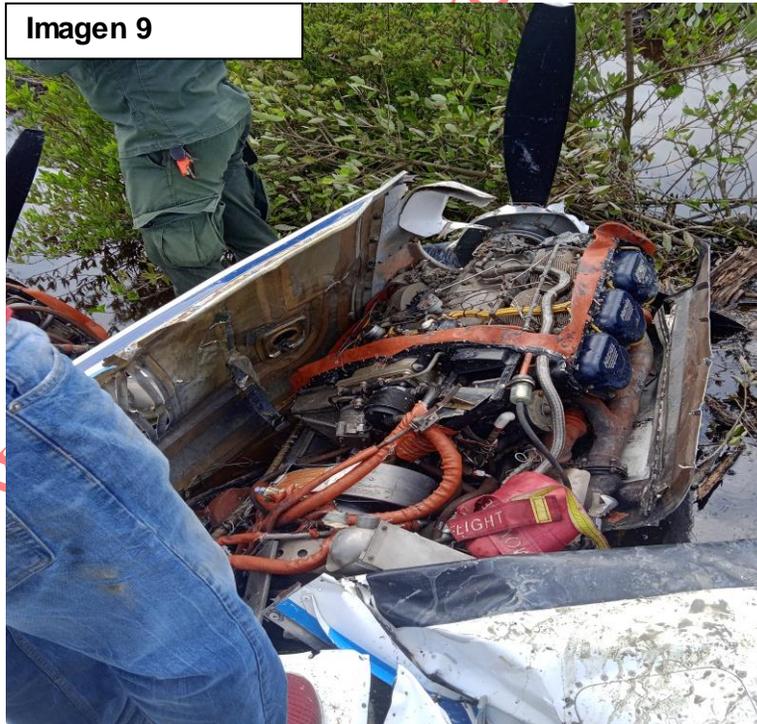


Imagen 9: Motor derecho, en su posición original.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2024



Imagen 10



Imagen 10: Ala derecha y restos de la nariz del avión
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024



Imagen 11

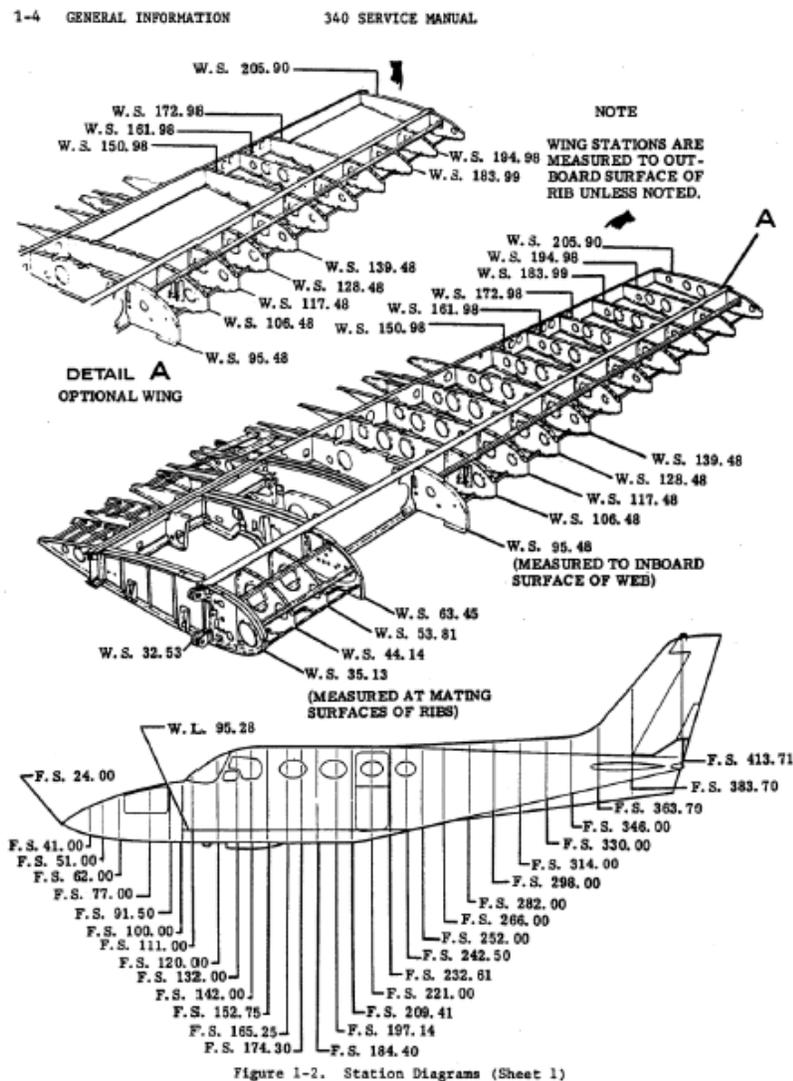


Imagen 11: Tren principal de nariz.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024



6. Se realizo una evaluación preliminar de la aeronave, evidenciándose los siguientes daños por impacto:

- a. El empenaje quedo doblado, torcido y desprendido hacia la izquierda a partir de la estación FS 252,00. El estabilizador vertical quedo invertido al igual que el horizontal, y debajo del fuselaje
- b. Motor izquierdo desprendido en conjunto con su bancada. El mismo quedo del lado derecho, entre el fuselaje y el motor derecho.
- c. El plano izquierdo, posterior a la viga principal, entre las estaciones WS106,48 y WS205,90 se encuentra desprendida, incluyendo la viga y los tanques de combustible auxiliares.



http://

Imagen 12: Diagrama de estaciones Cessna 340A
Fuente: Manual del fabricante Año: 2024



- d. Estructura del plano derecho con abolladuras, pero en su posición, incluyendo tanques de combustibles principales y auxiliares.
 - e. Motor derecho sobre su bancada, pero torcido.
 - f. Sección de nariz por delante de la estación FS 100.00 desprendida, incluyendo la fosa y el tren de nariz.
 - g. Sección de fuselaje entre las estaciones FS 100,00 y FS 252,00 en buenas condiciones, prácticamente intacta (zona de la cabina de pilotos y pasajeros)
7. Se realizó entrega de **CESIÓN DE CUSTODIA PARA EL TRASLADO** bajo el N° **022/2024**, con la finalidad de continuar las experticias y la evaluación de daños en el Aeropuerto Internacional Arturo Michelena, ubicado en el Estado Carabobo.

Hallazgos durante el proceso de investigación:

- a. Se evidencio que los tanques de combustible principal y auxiliar del lado derecho se encontraban vacíos, no presentaban fugas ni grietas.
- b. Por la indicación del instrumento ambos motores estaban trabajando con el tanque de combustible derecho.



- c. Palanca de tren de aterrizaje en la posición UP, lo que indica que el tren estaba arriba.



d. Magnetos de ambos motores en la posición ON.



e. Switch de batería y alternadores ON.



f. Palancas de mezcla hacia adelante que indica condición full potencia.



- g. Las palancas de hélices full adelante, lo que indica máxima RPM.



- h. Palancas de potencia con leve asimetría, pero ambas full potencia.



- i. Perilla del set de presurización puesto para el nivel del mar.



j. Indicación flap 0°.



- k. Compensador de pitch ligeramente nariz abajo.
- l. Compensador de roll ligeramente a la derecha.
- m. Compensador de yaw full nariz a la derecha.
- n. Control de aire alterno del motor izquierdo en posición abierta.
- o. Control de aire alterno del motor derecho en posición cerrado.
- p. Switch de la bomba auxiliar de la bomba auxiliar de combustible izquierda en posición apagada.
- q. Switch de la bomba auxiliar de la bomba auxiliar de combustible derecha en posición de low.
- r. Velocímetro izquierdo con indicación en cero.
- s. Velocímetro derecho con indicación de 85 nudos aproximadamente.
- t. Piloto automático apagado
- u. Horómetro en 4275,8 horas.
- v. Cinturones y arneses de pecho del piloto y copilotos fijos en su posición.
- w. Switch master de aviónica en posición ON
- x. Todos los circuit breakers en posición normal activado.
- y. Se realizó el cálculo de combustible con la cantidad del último reabastecimiento. El día 10/04/2024 reabasteció 600 litros, un equivalente aproximado de 158,52 galones.



eway PLATAFORMA DE SERVICIOS RIF: J-502048332

DESPACHO DE COMBUSTIBLE SVVA N° 00738

LUGAR: E-ACV FECHA: 10.04.2024

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL: Planta Servico

R.I.F./C.I.: J-403300488 PASAPORTE

TELEFONO: Cód. CLIENTE: E-AVG45 00103

TIPO DE PRODUCTO		HORA DE DESPACHO	
<input type="checkbox"/> JETA1	<input type="checkbox"/> Otros	INICIO	FIN
<input checked="" type="checkbox"/> AVGAS		11:30	12:00
NÚMERO DE CAMIÓN	N° DE VUELO	MATRÍCULA DEL AVIÓN	
Planta Servico	0010960	YV3112	
<input type="checkbox"/> Tarjeta N°	<input type="checkbox"/> Contrato		
CONTROL DE COMBUSTIBLE		LUGAR DE SUMINISTRO	
LECTURA INICIAL (LITROS)		HANGAR	<input type="checkbox"/>
6957860		PLATAFORMA	<input checked="" type="checkbox"/>
LECTURA FINAL (LITROS)		OTRO <input type="checkbox"/>	
6958460			
LITROS DESPACHADOS → 600 Litros			

En función a lo establecido en los manuales del fabricante el consumo de combustible es de 36 A 38 GPH. Capacidad de combustible 100 galones tanques principales 63 galones de reserva o auxiliar.

Los vuelos registrados posterior al abastecimiento de combustible son los siguientes:

FECHA	RUTA	HORAS	36 GPH	38GPH
10-04-2024	SVVA LOCAL	0.50	18	19
26-04-2024	SVVA SVRS SVVA	2	72	76
TOTAL		2.5	90	95

Manual del fabricante del motor en relación al consumo de combustible

RAM Recommended Power Settings when using an Electronic Fuel Flow Measurement System. Page 1
 PN2422 Cessna 340/A & 414 • TSIO-520-NB • 335 hp • Series VI Fuel is computed at 5.85 lbs / gallon.

Aircraft Configuration	MP Setting	RPM	Fuel Flow Setting	EGT °F ±25°F	CHT °F	Oil Temp °F
Takeoff	41" MP	2700	Full Rich 34.5 to 35.5 gph 202 to 208 pph	1450°F to 1550°F	200°F min 300°F to 350°F Ideal	100°F min 150°F to 190°F Ideal
Climb	35" MP	2500	27.0 to 28.0 gph 158 to 164 pph	1450°F Calibration Setting at 10,000 ft.	440°F max 380°F to 410°F Ideal	230°F max 150°F to 190°F Ideal
75% 251 hp	Set MP: Per Altitude & OAT See Reverse Side	2400	21.0 gph 123 pph	1650°F Maximum	440°F max 360°F to 410°F Ideal	220°F max 150°F to 190°F Ideal
65% 218 hp	Set MP: Per Altitude & OAT See Reverse Side	2300	18.5 gph 108 pph	1650°F Maximum	430°F max 360°F to 410°F Ideal	210°F max 150°F to 190°F Ideal
55% 184 hp	Set MP: Per Altitude & OAT See Reverse Side	2300	16.0 gph 94 pph	1650°F Maximum	430°F max 360°F to 410°F Ideal	210°F max 150°F to 150°F Ideal
45% 151 hp	Set MP: Per Altitude & OAT See Reverse Side	2200	12.7 gph 74 pph	1625°F Maximum	420°F max 360°F to 410°F Ideal	200°F max 150°F to 190°F Ideal
Normal Descent	35% to 65% Power	Pilot's Discretion	Adjust to → Maintain EGT	1300°F min 1400°F Ideal	200°F min 300°F to 390°F Ideal	200°F max 150°F to 190°F Ideal
Approach & Landing	35% to 65% Power	Pilot's Discretion	Adjust to → Maintain EGT	1200°F min 1300°F Ideal	200°F min 300°F to 390°F Ideal	200°F max 150°F to 190°F Ideal

• In the event of an Emergency, use Full Power at Pilot's Discretion.
 • If American Aviation Intercoolers & Scoops are installed: Use RAM Power Card PN2425
 • Operation outside limits specified above is not approved.

RAM
 RAM Aircraft, LP • 7505 Karl May Drive • Waco Regional Airport • P.O. Box 5218 • Waco, Texas 76708 • 254-752-8381 • Fax: 254-752-3307

- z. En base a la información suministrada por los instrumentos se puede determinar que la aeronave al momento del suceso no se encontraba preparada para un aterrizaje.

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° **016/2024.**, 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, 22 de mayo de 2024

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

María Méndez De Santis

<http://www.mppt.gov.ve/jiaa/>

