

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE F-NI

MATRÍCULA: YV3105

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: 402B

SERIAL: 402B0608

EXPLOTADOR: AEROSERVICIOS FARES C.A.

LUGAR: EN RUTA DEL AEROPUERTO JOSEFA CAMEJO
CON DESTINO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE
CURAZAO.

FECHA: 21/06/2024

HORA: 16:15 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN**JIA EXPEDIENTE N° 026/2024**

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°026/2024**. 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 21 de junio del 2024, la aeronave matrícula **YV3105**, fabricante: CESSNA AIRCRAFT COMPANY, modelo: 402B, serial: 402B608, propiedad de: **AEROSERVICIOS FARES, C.A.** presento plan de vuelo del Aeropuerto Internacional de Josefa Camejo (SVJC), ubicado en el Estado Falcón, con destino al Aeropuerto Internacional de Curazao, (TNCC), con 5 personas a bordo Piloto y 4 pasajeros, con un peso máximo al despegue de 2.250 Lb. La aeronave despegó a las 15:57 UTC luego del despegue y ascenso inicial y durante toda la ruta, el vuelo se realizó en condiciones normales cuando la aeronave se encontraba a 23 millas del Aeropuerto de Josefa Camejo y cruzando 4.500 FT el Cap. al mando detecta humo en la cabina y olor a quemado, notifica a la torre de control de la emergencia e informa que retornará al aeropuerto de salida inmediatamente aplica los procedimientos de emergencia establecidos en el Manual de Referencia Rápida (QRH), a las 16:25 UTC aterriza sin novedad con la tripulación de mando y los pasajeros ilesos y la aeronave con la novedad antes mencionada.



La aeronave es un monomotor terrestre propulsado por dos motores de pistón, fabricado por CESSNA AIRCRAFT COMPANY modelo: 402B, categoría de la aeronave: AVIACION GENERAL.

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.



Imagen 1: Certificado de aeronavegabilidad YV3105.

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024

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°187 AERONAVES Y PLANTAS PROPULSORAS A.M.P. S.R.L.** ubicada en el Aeropuerto Oswaldo Guevara Mujica, Hangares 9,1011 Estado Portuguesa.

El Piloto de 49 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea - Avión, 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 / Single Engine Land (C182).**
- **Multimotores Terrestres/Multi Engine Land (C402).**



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 a la OMAC-N°691 OVIA MANTENIMIENTOS 2018, 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
- Control de Componentes de la Aeronave.
- Registro de Mantenimiento de la Aeronave.

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

- Cédula de identidad.
- Licencias.
- Certificados Médicos.
- Bitácora de vuelo.
- Plan de Vuelo.
- Última factura de combustible

3. Se realizó la inspección a la aeronave para el proceso de seguimiento y detección de la falla.

4. Inspección física con el TMA especialista en Aviónica, con el fin de constatar que no hubiese cables quemados o con indicios de sobrecalentamiento.

5. Se realizó la entrevista a la tripulación.

6. Se realizó registro fotográfico.





Imagen 2: Cableado equipos de Aviónica YV3105.

Fuente: Investigador Encargado Año: 2024



Imagen 3. Inspección YV 3105

Fuente: Investigador Encargado Año: 2024





Imagen 4: Inspección YV3105.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2024





Imagen 5 Breaker del cigarrrete que se activó YV3105.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024



Imagen 5 Cigarrera que ocasionó el humo y el olor a quemado
Por un adaptador portátil YV3105.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024



Durante el proceso de inspección se procedió a revisar el panel de instrumentos por completo y se pudo constatar que el cableado no estaba quemado ni se encontraron indicios de recalentamientos

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendiente la 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° 026/2024., 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).

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norteamérica, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, NTSB, como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave designó a un representante acreditado.

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, 04 de julio de 2024.



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

María Méndez De Santis

