

EXPEDIENTE: 044/2024

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE
RE / SCF-NP**

MATRÍCULA: YV2596

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT COMPANY

MODELO: 550

SERIAL: 550-0228

EXPLOTADOR: COBELL AIR, C.A

LUGAR: SVCS.

FECHA: 13/12/2024

HORA: 20:26 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°044/2024

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES 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°044/2024. 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 13 de Diciembre del 2024, a las 20:26 UTC la aeronave matrícula YV2596; fabricante CESSNA AIRCRAFT COMPANY, modelo: 550, serial: 550-0228, propiedad de COBELL AIR, C.A, Presento plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga (SVCS) ubicado en Charallave estado Miranda con destino al aeropuerto Internacional La Chinita (SVMC) ubicado en el estado Zulia, con dos personas a bordo (Piloto y Copiloto). Durante la fase de rodaje desde el punto de espera hacia la pista, presentó problemas en los frenos, teniendo como consecuencia una excursión de pista.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores turbofan JT15D-4B, fabricado por Pratt & Whitney Canadá, categoría: **Aviación General - Uso Corporativo**, y de clasificación: **Estándar**, emitido por la Autoridad Aeronáutica Venezolana (INAC). Certificado Tipo: A8EA emitido por la Federal Administration Aviation (FAA).

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.





		REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD (Certificate of Airworthiness)		N° de Control: 015473
1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV2598	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) CESSNA AIRCRAFT COMPANY / 550 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 550-0226		
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION GENERAL - USO CORPORATIVO		Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) ESTÁNDAR		
<p>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 on International Civil Aviation dated December 1944 and Venezuelan Aeronautical Regulations in respect of the above-mentioned aircraft which was inspected and found to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).</p>				
Fecha de otorgamiento: (Date of issue) 22/DIC/2023		Firma: PRESIDENCIAL (Signature) 		
<p>6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 2 Años a partir de 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, 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 termination date is 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).</p>				
<input type="checkbox"/> Certificado en original (Certificate in original)		<input checked="" type="checkbox"/> Renovación de Certificado (Renewal of Certificate)		Certificado que anula el emitido con el N° de Control: (Certificate that cancel original one with Control N°)
		De fecha: (Dated)		

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad YV2598

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024

La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC N° 220 – AIRTECH SERVICIOS AÉREOS, C.A.**, ubicada en el Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga, estado Miranda.

El piloto (Capitán) al mando de 26 años edad poseía Certificación Médica con fecha de vencimiento 08/Jun/2025, además de Licencia de Piloto Comercial– Avión emitida por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), conforme a la normativa internacional vigente, y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight, Capitán / PIC (C501 / 550).

El copiloto de 39 años edad poseía Certificación Médica con fecha de vencimiento 19/Ago/2025, además de Licencia de Piloto Comercial– Avión emitida por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), conforme a la normativa internacional vigente, y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight, Capitán / PIC (C501 / 550).



Las condiciones meteorológicas eran de viento de 5 A 10 Nudos, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del Incidente a los Estados (**Expediente: N°044/2024**).
2. Se realizó la entrevista a la tripulación de vuelo.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
4. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la **Aeronave YV2596**:
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de Homologación Acústica.
5. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la **OMAC N° 220**.
 - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
 - Lista de capacidades aprobadas.
 - Control de Componentes de la aeronave.
 - Control de Directivas de Aeronavegabilidad de la Aeronave.
 - Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
 - Ultimo Certificado de Conformidad de Mantenimiento.





5. Se realizó fijación fotográfica de la aeronave en el lugar del evento.
6. Se realizó la inspección del sistema de frenos con los TMA de la OMAC.



Figura 2. Aeronave en la zona de Seguridad YV2596.

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2024





Figura 3. Aeronave YV2596.
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2024





<http://>

Figura 4. Aeronave YV1214.
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2024





<http://>

Figura 5. Aeronave YV2596.
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2024





Figura 6. Aeronave YV2596.
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2024





Figura 7. Aeronave YV2596.
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2024





Figura 8. Aeronave YV2596.
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2024



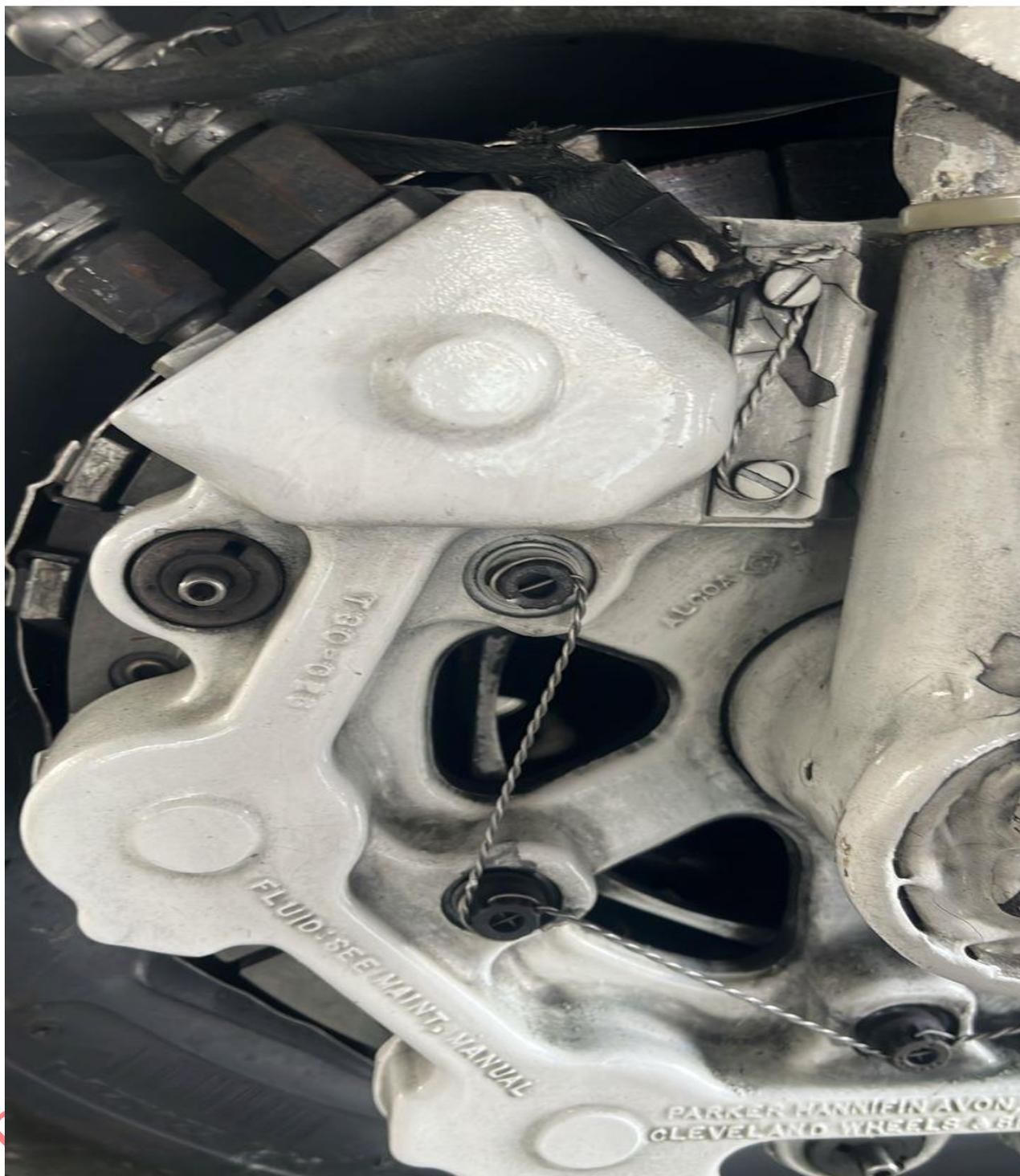


Figura 9. Freno LH YV2596.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024





Figura 10. Freno RH YV2596.
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2024



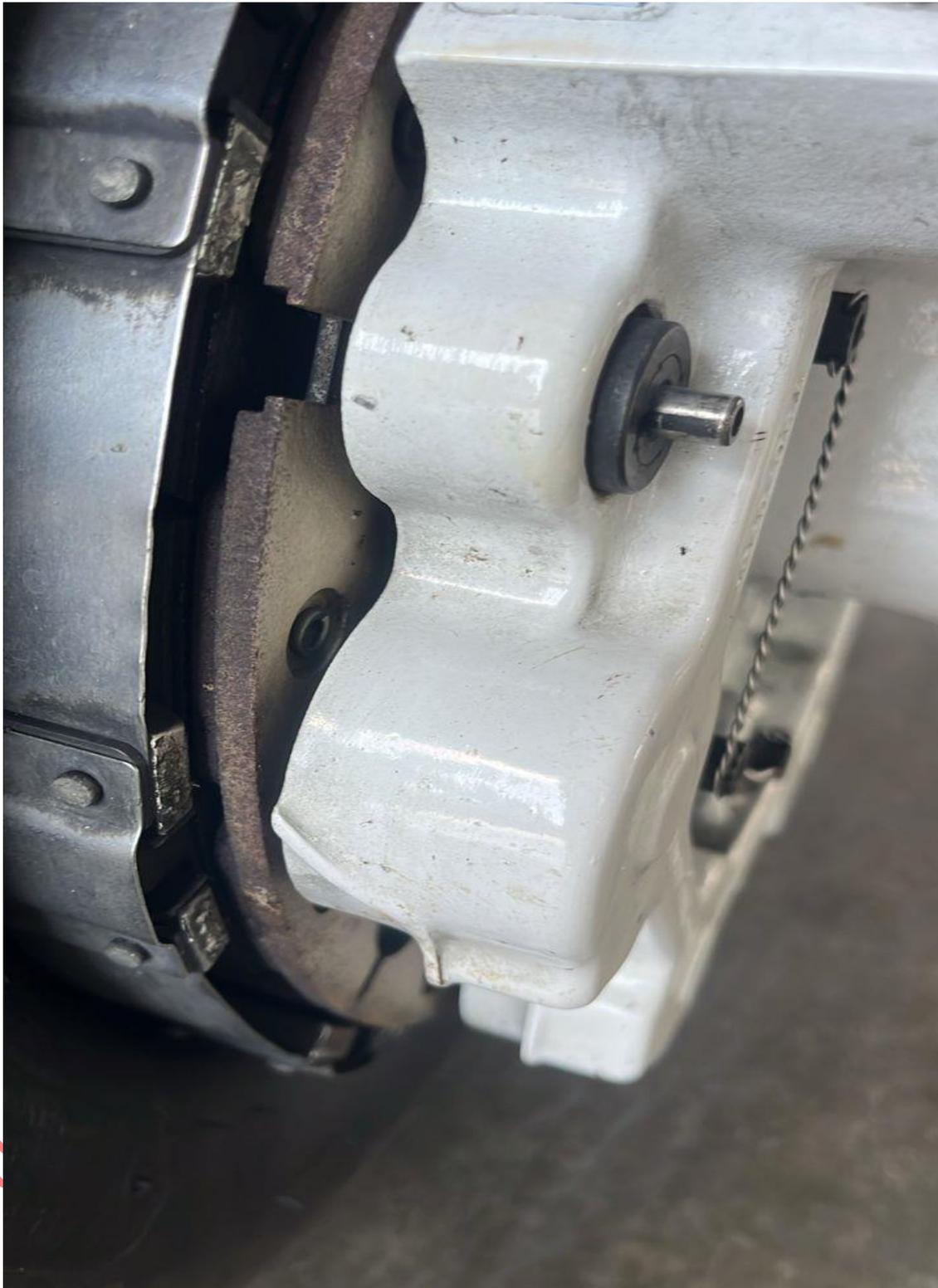


Figura 11. Freno RH YV2596.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024





A44205

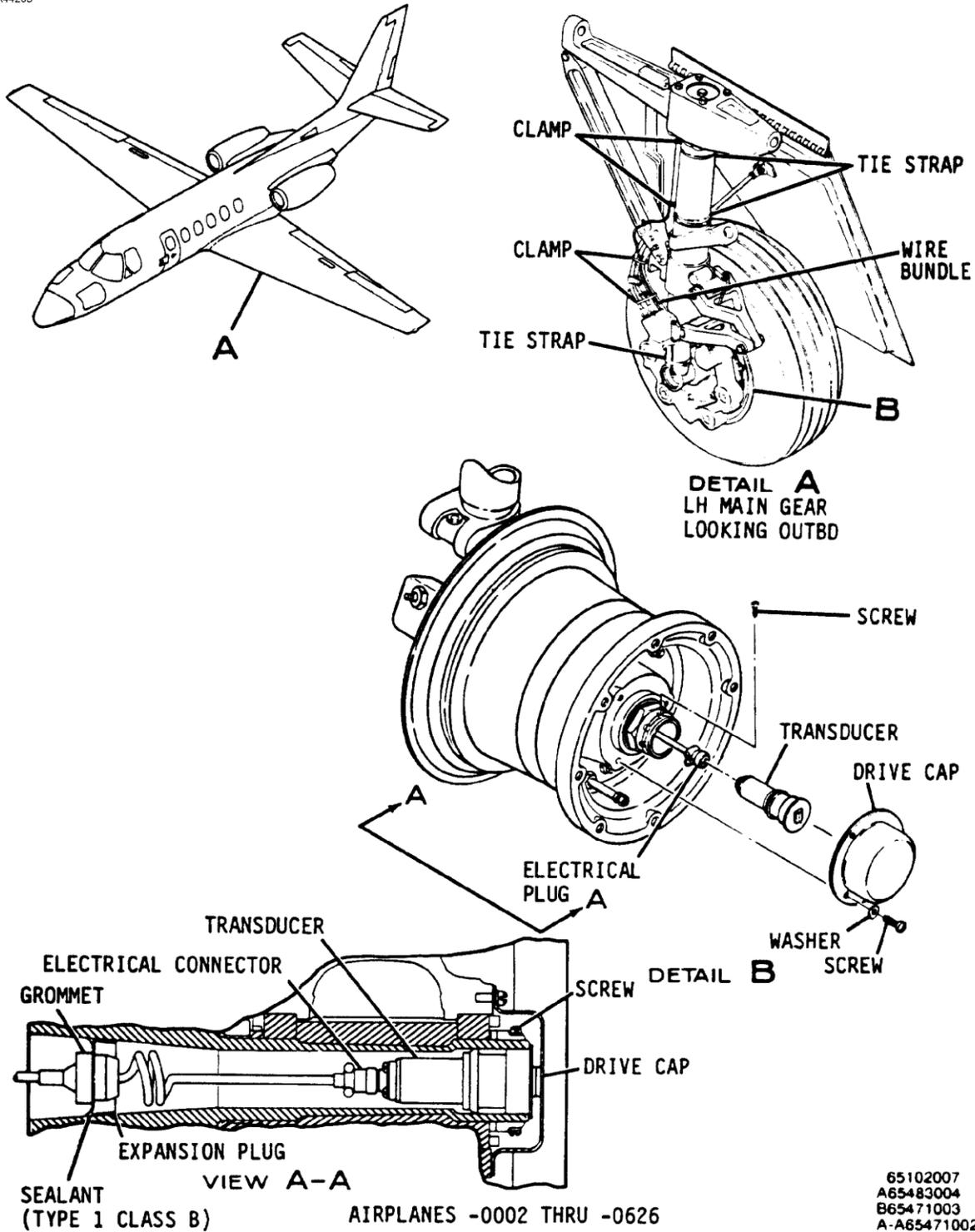
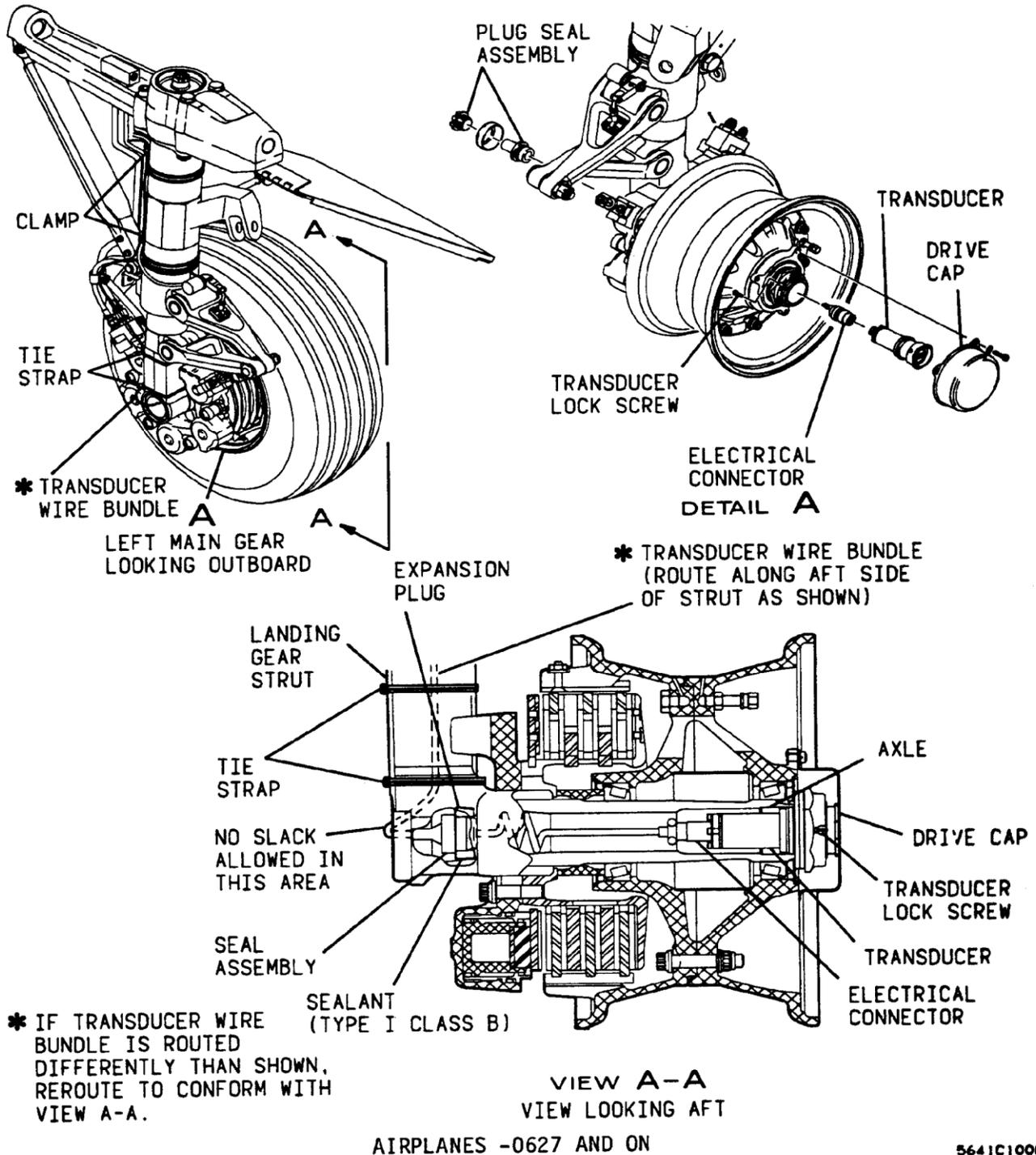


Figura 12. Aeronave YV2596.
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2024
MANUAL DE MANTENIMIENTO



A44206



5641C1008
A5641C1012
AA5641C1011

Figura 13. Aeronave YV2596.
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2024
MANUAL DE MANTENIMIENTO





7. Se realizó entrega de **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **052/2024**.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada con los TMA la empresa y luego de haber verificado que los registros de inspección se encontraban debidamente asentados y correctamente llenados y que los trabajos efectuados por el personal técnico cumplían a cabalidad, los requerimientos establecidos en la documentación técnica, que la causa probable del incidente fue por humedad excesiva en el sistema de frenos lo que ocasionó que la aeronave no frenara como lo indica el manual de mantenimiento.

Es importante destacar que a la hora de frenar, el piloto presiona los pedales de freno, al hacerlo, se envía líquido hidráulico de alta presión a unos pequeños pistones que empujan el primer disco fijo contra el resto. De esta manera, la presión hidráulica provoca una fuerza de rozamiento muy grande entre todos los discos.

Los discos móviles debido al rozamiento contra los discos fijos, empiezan a pararse, el avión se frenará hasta llegar a la velocidad **deseada por el piloto**.

Se recomienda realizar un ítem de mantenimiento para chequear todas las aeronaves que se encuentren en mantenimiento y verificar el funcionamiento del mismo.

Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación.

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° **044/2024**., 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**.



La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil) Adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

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, 26 de Diciembre de 2024.

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





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

María Méndez De Santis

