



# INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 045/2021

## ACCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**

MODELO: **U206G**

MATRÍCULA: **YV2494**

EXPLOTADOR: **PRIVADO**

LUGAR: **TERRENO UBICADO A 6 NM DE SVGA.**

FECHA: **28 DE SEPTIEMBRE DE 2021.**

HORA: **18:20 UTC**

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



## INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAEXPEDIENTE N° 045/2021

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL / DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°045/2021.

El único objetivo de la investigación es 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 y no la determinación de 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, **ésta información está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El 28 de septiembre de 2021 a las 18:10 UTC, la aeronave matrícula YV2494, bajo explotación de Eliseo Méndez, inició un vuelo para transportar carga desde la pista del Aeródromo La Paragua SVGA, ubicado en el estado Bolívar, República Bolivariana de Venezuela, con destino a la pista de la localidad de San Salvador de Paul ubicada aproximadamente a 58 NM de SVGA en el radial 170°. En fase de ascenso a nivel de crucero, el piloto apreció funcionamiento irregular del motor al revisar los parámetros del motor observó aumento de la temperatura de cabeza de cilindros y reducción de la presión de aceite. Decidió entonces retornar a la pista de salida, pero la potencia iba reduciéndose en la medida que aumentaba la temperatura y se reducía la presión de aceite. Al ir perdiendo altura el motor alcanzó la máxima temperatura permitida, no quedando otra opción al piloto que aterrizar en algún lugar despejado. El piloto escogió un espacio amplio de terreno, donde aterrizó siguiendo los procedimientos establecidos en el manual de vuelo. Durante el recorrido de frenado cruzó una banda de pantano que estaba cubierta de pasto, lo cual causó un fuerte impacto en la pierna de nariz del tren de aterrizaje que se desprendió. La aeronave golpeó el fuselaje delantero y el extremo del ala derecha contra el piso, quedando la aeronave con el tren de aterrizaje principal hundido en el pantano y reposando en la parte inferior del fuselaje. El piloto resultó ileso, y se comunicó por



radio con las aeronaves de la zona a través de la frecuencia de uso público notificando el suceso y su ubicación.

La aeronave es un monomotor terrestre propulsado por un motor reciproco, de 05 pasajeros y 01 piloto, fabricado por Cessna Aircraft Company, modelo U206G, serial N° U20604644, categoría normal, Certificado Tipo FAA A4CE, con tren de aterrizaje tipo triciclo fijo. Su motor ubicado en la nariz del fuselaje, es Continental modelo IO-520-F con potencia máxima de 300 hp. El peso máximo de despegue es de 3.600 lb.

La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial como servicio especializado de transporte aéreo y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es Aeroservicios Continental C.A. OMAC N 082.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial Avión y habilitación de Monomotores Terrestres ( C182, C206, AN2) y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 47 años y experiencia de vuelo de 3.358 horas, con 2.911,48 horas como piloto al mando.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 03 KT de dirección 110°, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Traslado al sitio del suceso, registro fotográfico de la aeronave y de las condiciones del terreno. Verificación de nivel de aceite (12 litros) y cantidad de combustible en los tanques (180 lts).
2. Se solicitó documentación relacionada con el vuelo (plan de vuelo, abastecimiento de combustible factura)
3. Se realizó entrevista al piloto.
4. Se solicitó la documentación de la aeronave, del piloto y los registros de mantenimiento de la aeronave. Se pudo constatar de acuerdo a la documentación la inspección de 50 horas, 100 horas y 200 horas se realizó el 17/07/2020.
5. Se entregó la cesión de custodia total de la aeronave al propietario.



**Imagen 1.** Sitio donde quedó la aeronave con el tren de aterrizaje principal hundido en el pantano, las hélices ligeramente dobladas hacia atrás por impacto sin potencia



**Imagen 2.** Vista posterior de la aeronave



Imagen 3. Vista lateral derecho



Imagen 4. Tren de nariz fracturado



Imagen 5. Tren principal hundido en el pantano



Imagen 6. Recorrido del tren de aterrizaje en el pantano.



**Imagen 7.** Extremo del ala derecha doblada por impacto contra el terreno.

6. Se realizó la inspección para determinar la falla en el sistema de indicación de presión de aceite por parte de un OMAC certificada, encontrándose:

### **Inspección Externa**

1. El motor tiene instalados y fijados sus componentes:
  - a. Magnetos, cables de bujías y bujías
  - b. Alternador, correa y conexiones eléctricas
  - c. Arranque y conexión eléctrica
  - d. Gobernador y su guaya de control
  - e. Componentes del sistema de escape
  - f. Componentes del sistema de inducción
  - g. Componentes del sistema de combustible con sus mangueras, guayas de control de mezcla y acelerador
2. El cigüeñal gira con facilidad y sin ruidos anormales
3. Motor en bancadas estructural de la aeronave con montantes y tornillería
4. Bafles de enfriamiento instalados en el motor
5. Manguera de presión de aceite presenta indicios de fuga de aceite en unión a conector en pared de fuego de aeronave

## **Evaluación del sistema de lubricación y presión de aceite**

1. Se evaluaron los siguientes componentes del motor en base a lo descrito en el Manual del fabricante X30039 & M0.
  - a. Bomba de aceite y su fijación
  - b. Filtro de aceite y su fijación
  - c. Varilla de medición y su fijación
  - d. Tapa de llenado y fijación
  - e. Radiador de aceite y fijación
  - f. Tapón de drenaje de aceite y su fijación
  - g. Hélice y su fijación
  - h. Gobernador de hélice y su fijación / guaya de control de hélice
  - i. Válvula térmica y su fijación
  - j. Sistema de indicación de temperatura de motor
  - k. Válvula reguladora de presión de aceite
  - l. Sistema de indicación de presión de aceite

Se pudo identificar que el sistema de indicación de presión de aceite presentaba fuga en la unión de la manguera de presión en la pared de fuego, se verificó la condición de la unión y fue reinstalado de acuerdo al MM D2070-3-13, Sección 12-13. Se efectuó chequeo funcional y la fuga fue corregida.

### **CAUSA PROBABLE:**

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, a partir de los hallazgos y evidencias recabadas, determinó que el factor causal principal fue la fuga de aceite en la unión de la manguera de presión en la pared de fuego, dicho componente es reemplazado por condición.

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



La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa para la Seguridad del Transporte. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs). Extractos de esta información pueden ser publicados sin un permiso específico de la DGST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 28 de septiembre de 2022

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