



# INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 054/2021

## ACCIDENTE DE AVIACIÓN

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

MODELO: **U206F**

MATRÍCULA: **YV1089**

EXPLOTADOR: **PRIVADO**

LUGAR: **PISTA SHAMAUKA, EDO. AMAZONAS.**

FECHA: **27 DE OCTUBRE DE 2021**

HORA: **18:20 UTC**

## INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°054/2021

El presente informe refleja las actuaciones realizadas por la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST) / JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES 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° **054/2021**. 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 día 27 de octubre de 2021 a las 18:20 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV1089**, Marca: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, Modelo: **U206F**, Serial: **U20603048**, propiedad **PRIVADA** Despegó del Aeropuerto "Cacique Aramare", ubicado en Puerto Ayacucho (SVPA) Edo. Amazonas con destino a la Pista Shamauka, Edo. Amazonas con dos personas a bordo, una vez completada la fase de despegue, el piloto al mando colocó full potencia y verificó los parámetros del motor en arco verde y soltó frenos, una vez alcanzada la velocidad de 55kts el capitán procedió a rotar la aeronave; aproximadamente a los 20 segundos de estar en el aire y a baja altura, el piloto sintió una fuerte ráfaga de viento de cola, produciendo un hundimiento con potencia, disminuyendo progresivamente la velocidad a 45kts; e inmediatamente empezó el roce de la aeronave con la vegetación selvática y como consecuencia la velocidad disminuyó aún más. El piloto al mando procedió a asegurar la aeronave cortando la mezcla, llevando la palanca de combustible a la posición "OFF", apagó los magnetos y la aeronave se precipitó a tierra. Ocurrido el contacto con el terreno, la aeronave se desplazó 100m aproximadamente, e impactó la punta de cada uno de los planos con dos árboles pequeños, seguidamente el avión lentamente capoteo quedando al final de la pista; el tripulante y su pasajero resultaron ilesos y la aeronave con daños de importancia.

La aeronave fabricada por CESSNA AIRCRAFT COMPANY, modelo: **U206F**, Categoría: **Aviación General – Uso Privado**, Certificado Tipo: **A4CE**, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América.



La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad Estándar vigentes y emitido por el INAC, como Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula.

Las condiciones meteorológicas según el METAR, eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) en el Aeropuerto de salida.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAC-N: **541 ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO WAPATATA**, Ubicada en el Aeropuerto Cacique Aramare, Estado Amazonas.

El piloto al mando de 44 años, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Monomotores Terrestres, Multimotores Terrestres, Vuelo Instrumental, AC90 Copiloto, C206 B; con 2563,5 horas de vuelo en la aeronave involucrada, 2300 horas como piloto al mando y 6849,2 horas totales de vuelo.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:
  - Control de directivas de aeronavegabilidad
  - Control del cumplimiento de mantenimiento programado
  - Control de componentes
  - Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad
- Recepción de la documentación del piloto:
  - Licencia
  - Certificado Médico
  - Certificados de capacitación
  - Constancia de horas de vuelo instrumental en simulador
- Registro fotográfico de la aeronave en el lugar del suceso.
- Entrevista al piloto al mando de la aeronave.



**Imagen 1.** Vista lateral Derecha



**Imagen 2.** Vista frontal con acercamiento



**Imagen 3.** Vista lateral Izquierda



Imagen 4. Vista lateral Derecha



Imagen 5. Vista posterior



Imagen 6. Trenes de aterrizaje



**Imagen 7.** Ubicación de la aeronave posterior al suceso

**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 Pérdida de sustentación por gradiente térmico/dinámico (Wind Shear). La aeronave experimentó un encuentro fortuito con una ráfaga de viento de cola de intensidad severa durante la fase crítica de ascenso inicial. Este fenómeno meteorológico produjo una degradación inmediata de la performance aerodinámica, resultando en un hundimiento con potencia e insuficiencia de altitud/velocidad para la recuperación antes del contacto con la vegetación.

**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 de Seguridad del Transporte (Junta Investigadora de Accidentes 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 DGOAST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 27 de octubre 2022

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