

INFORME FINAL

ACCIDENTE SCF-PP

MATRÍCULA: YV1154

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: U206F

SERIAL: U20602132

EXPLOTADOR: PRIVADO

LUGAR: A 200 MTS DEL AEROPUERTO LA PARAGUA,
ESTADO BOLIVAR (SVGA)

FECHA: 14 DE SEPTIEMBRE DE 2023

HORA: 22:00 UTC



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

ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**, con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la presente investigación, con sus causas y sus consecuencias.

El Anexo 13, derivado del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 44), ratificado por la Ley aprobatoria del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 1976 de fecha 22 de febrero de 1977, indica en el Capítulo 3, Generalidades, 3.1 Objetivo de la Investigación, “El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.”

De acuerdo con lo establecido en el art. 97 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009, el objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Nota. A los efectos del presente informe, se utilizará de preferencia la indicación horaria en tiempo universal coordinado UTC, en formato de 24 horas, todas las alturas serán en referencia al nivel medio del mar (MSL) y todos los rumbos en referencia al norte magnético, a menos que expresamente se indique otra cosa.

Este informe consta de cuatro partes:

- 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.**
- 2. ANÁLISIS.**
- 3. CONCLUSIONES.**
- 4. RECOMENDACIONES.**

ÍNDICE

ABREVIATURAS	0
INTRODUCCIÓN	1
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	2
1.1 RESEÑA DEL VUELO	2
1.2 LESIONES A PERSONAS	2
1.3 DAÑOS A LA AERONAVE	3
1.4 OTROS DAÑOS	9
1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL	9
1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE	9
1.6.1 Aeronave	9
1.6.2 Certificado de Matrícula	9
1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad.....	10
1.6.4 Masa y centrado	10
Peso en Vacío: 1.011 kg	10
1.6.5 Tipo de combustible utilizado.....	10
1.6.6 Registros de mantenimiento.....	10
1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	10
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	10
1.9 COMUNICACIONES	10
Aeródromo NO CONTROLADO	10
1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO.....	11
1.10.1. Información General del aeródromo destino.....	11
1.10.2 Área Geográfica.	11
1.11 REGISTRADORES DE VUELO.....	11
La aeronave no estaba equipada con Registradores de vuelo.	11
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.....	11
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA.....	12
1.13 INCENDIO	12
1.14 SUPERVIVENCIA.....	12
1.15 ENSAYOS E INVESTIGACIONES	12
1.16 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN	13
1.17 INFORMACIÓN ADICIONAL.....	13
1.18 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES.....	13
2. ANÁLISIS DEL SUCESO	14
2.1 Operaciones de vuelo	14
2.1.1 Calificaciones de la tripulación.....	14

2.1.2 Procedimientos Operacionales	14
2. 2 Aeronave	14
3. CONCLUSIONES	18
3.1 HECHOS DEFINIDOS	18
3.2 CAUSAS.....	19
4. RECOMENDACIONES	19

ABREVIATURAS

ACC	Centro de control de área.
AIS	Servicio de Información Aeronáutica.
APP	Servicio de control de aproximación.
ARO	Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.
ATC	Control de Tránsito Aéreo.
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo.
CTA	Control de Tránsito Aéreo.
FL	Nivel de vuelo.
Ft	Pies (medida de altitud).
HLV	Hora Legal de Venezuela.
Hp	Caballos de Fuerza (medida de potencia).
Hrs	Horas, tiempo de vuelo de piloto o producto aeronáutico.
In	Pulgadas (medida).
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
JIAAC	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (Venezuela).
kg	Kilogramo (medida de peso).
kts	Nudos (medida de velocidad).
lb	Libras (medida de peso).
lts	Litros (medida de capacidad).
m	Metros (medida de distancia).
min	Minutos (medida de tiempo).
NM	Millas náuticas (Medida de distancia).
OMAC	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada.
Rpm	Revoluciones por minuto.
TSN	Tiempo desde nuevo.
TT	Tiempo Total
TWR	Torre de control de aeródromo
UTC	Tiempo Universal Coordinado
VFR	Reglas de vuelo visual
VMC	Condiciones meteorológicas visuales
OMA-C	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada.

INTRODUCCIÓN

La **Junta Investigadora de Accidentes de Aviación del Ministerio del Poder Popular para el Transporte**, presenta el Informe Final correspondiente a la investigación realizada con motivo del accidente de la aeronave Cessna Aircraft Company, modelo: U206F, matrícula YV1154, de uso de aviación general, ocurrido a 200 metros del aeropuerto La Paragua (SVGA), específicamente en las siguientes coordenadas: N 06° 51' 0" W 63° 19' 0". Estado Bolívar

El día 14 de septiembre de 2.023 la aeronave con Matrícula: **YV1154**, despegó desde la comunidad Indígena de Parupita estado Bolívar, con destino al Aeródromo La Paragua, ubicado en la paragua estado Bolívar (SVGA), con una (1) persona a bordo (piloto). Durante la aproximación final de base para final realiza un viraje para alinearse con el umbral de la pista, el capitán inicia la reducción de potencia del motor. Sin embargo, el motor empieza a perder el suministro de combustible, hasta llegar a un nivel más bajo del requerido en el tanque, ocasionando el apagado del motor. Inmediatamente el capitán hace el cambio al otro tanque, con el fin de que éste surta el combustible necesario, para poder continuar con la aproximación, pero ya la aeronave se encontraba con baja velocidad y baja altitud, motivo por el cual, no fue posible realizar un reencendido del motor. El capitán al mando ante esta situación toma la decisión de realizar un aterrizaje de emergencia en un terreno que se encontraba, aproximadamente a 200 metros del aeródromo de destino (SVGA), logrando aterrizar la aeronave, resultando la tripulación ilesa y la aeronave con daños de importancia. La JIAAC determinó en primera instancia que la causa probable del accidente fue la gestión inadecuada de la configuración del sistema de combustible durante la operación.

El accidente fue notificado por la Gerencia ATM del Servicio de Navegación Aérea, a la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación, como organismo encargado de la investigación, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 96 y 99 de la Ley de Aeronáutica Civil, de la República Bolivariana de Venezuela, y la JIAAC a su vez produjo la notificación del mismo a través del Registro **JIAAC/NAI Nº 054/2023**.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 14 de septiembre 2.023 la aeronave con Matrícula: **YV1154**, Marca: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, Modelo: **U206F**, Serial: **U20602132**, inició un vuelo regular desde la comunidad indígena de Parupita, con destino al Aeródromo La Paragua, estado Bolívar (SVGA), con una (1) persona a bordo (piloto). Con un tiempo estimado de ruta de 00:37 minutos, y una autonomía de dos horas y dieciocho minutos (02:18), con un peso máximo de despegue de 1.633 Kg. El vuelo se desarrolló con normalidad durante toda la ruta, cuando se encontraba de base para final para la pista del aeródromo de la paragua (SVGA) el capitán al mando realiza un viraje para alinearse con el umbral de la pista para completar la aproximación final, aplicando la reducción de potencia del motor, sin embargo, el motor empieza a perder el suministro de combustible, hasta llegar a un nivel muy bajo del requerido en el tanque, ocasionando el apagado del motor, inmediatamente el capitán hace el cambio al otro tanque, con el fin de que éste surta el combustible necesario, para poder continuar con la aproximación. Pero ya la aeronave se encontraba con baja velocidad y baja altitud motivo por el cual fue imposible realizar un reencendido del motor, el capitán al mando ante esta situación toma la decisión de realizar un aterrizaje de emergencia en un terreno que se encontraba, aproximadamente a 200 metros del aeródromo de destino (SVGA), logrando aterrizar la aeronave, resultando la tripulación ilesa y la aeronave con daños de importancia.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	0	0	0
NINGUNA	1	0	0

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE.

Se evidenciaron daños sustanciales en la aeronave.



Imagen 1: Daños en la aeronave YV1154
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



Imagen 2: Daños en las palas YV1154
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



Imagen 3: Torcedura y arruga en el plano izquierdo, YV1154
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



Imagen 4: Desprendimiento del tren de nariz del anclaje del fuselaje
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



Imagen 5. Desprendimiento del fuselaje
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



Imagen 6: Daños en el área del motor de la aeronave
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023



Imagen 7. Tren de aterrizaje fracturado, YV1154
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023



1.4 OTROS DAÑOS

No hubo daños a terceros.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al mando

Sexo: masculino

Nacionalidad: venezolana

Edad: 43 años

Tipo de Licencia:

Transporte Línea Aérea - Avión

Fecha de Expedición: 12/08/1999

Restricciones Médicas: No aplica

Habilitaciones:

- Vuelo instrumental/ Instrument flight
- Monomotores Terrestres / Single Engine Land (C182, C206)

Fecha de Vencimiento: 20/jul/2024

Horas totales de vuelo aproximadas: 7.400 hr,

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 Aeronave

Marca: Cessna Aircraft Company

Modelo: U206F

Serial: U206602132

Matrícula: YV1154.

Año de Fabricación: 1985

Asientos (capacidad): 06 (Piloto, Copiloto + 04 Pasajeros)

1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 007339

Fecha de Expedición: 23/08/2018

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 014394

Fecha de Expedición: 10/11/2021

Fecha de Vencimiento: 10/11/2023

Categoría: Aviación General / Uso Privado

1.6.4 Masa y centrado

Peso en Vacío: 1.011 kg

Peso máximo de despegue: 1.632 kg.

Capacidad de combustible: 246 litros

1.6.5 Tipo de combustible utilizado

100 octanos (AVGAS 100)

1.6.6 Registros de mantenimiento

Horas totales de la aeronave (casco) (TT): 7.501.6 hrs

Horas totales motor: 465.6 hrs

Horas totales Hélices: 98.8 hrs

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran CAVOK

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Información no relevante para la Investigación.

1.9 COMUNICACIONES

Aeródromo NO CONTROLADO

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

1.10.1. Información General del aeródromo destino.

Nombre: **AERODROMO “LA PARAGUA”** Designador OACI: **SVGA**

Coordenadas: 06 50 07 N 063 21 02 W

Orientación de las Pistas: 8 / 26

Superficie de las Pistas: Granzón

Elevación: 243 msnm.



Imagen 8. Aeródromo La Paragua. Edo. Bolívar

Fuente: Google earth Año: 2023

1.10.2 Área Geográfica.

Región suroriental de la República Bolivariana de Venezuela. A 700 km de la Ciudad de Caracas.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no estaba equipada con Registradores de vuelo.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

El lugar en donde se halló la aeronave es una zona de fácil acceso debido a que el área geográfica se caracteriza por ser una zona plana, a 200 mts en línea recta del umbral de la pista.



Imagen 8. Aeródromo La Paragua. Edo. Bolívar

Fuente: Google Earth **Año:** 2023

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

El tripulante a bordo no presentó ningún tipo de lesión en el accidente.

1.13 INCENDIO

El accidente no ocasionó ningún tipo de incendio durante, ó post impacto.

1.14 SUPERVIVENCIA

El tripulante a bordo logró abandonar la aeronave por sus propios medios.

1.15 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

- Fue inspeccionada y evaluada la aeronave, para determinar las condiciones de aeronavegabilidad en el momento del suceso y así poder establecer factores causales.

- Se realizó el registro fotográfico del accidente, también se hicieron tomas cercanas de elementos que pudieran arrojar indicios de la causa del evento.

1.16 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La aeronave era propiedad de **VON WINITZKI MARQUEZ ANIBAL RAFAEL**, registrada para uso privado.

1.17 INFORMACIÓN ADICIONAL

No hay información adicional que sea esencial para el desarrollo del análisis y las conclusiones este informe final.

1.18 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Para el desarrollo del proceso investigativo fueron empleadas como referencia las técnicas (procedimientos) y lineamientos (métodos y operaciones) establecidos en el Documento 9756 AN/965 Parte 3, manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación de la OACI. Las cuales, algunas de ellas, se describen a continuación:

- Entrevista al técnico de mantenimiento de la OMAC.
- Entrevista al encargado de la OMAC.
- Revisión de la documentación y registros de mantenimiento de la aeronave.
- Revisión de la documentación y registros del piloto.
- Revisión de la documentación y registros de la OMAC.
- Revisión del plan de vuelo, nota de despacho de combustible.
- Inspección del sitio del suceso.
- Inspección de la aeronave.

2. ANÁLISIS DEL SUCESO

2.1 Operaciones de vuelo

2.1.1 Calificaciones de la tripulación

- La investigación evidenció que, la tripulación se encontraba debidamente habilitada y certificada en el sistema para la operación de la aeronave.

2.1.2 Procedimientos Operacionales

2.2 Aeronave

Se realizó una evaluación de la aeronave, evidenciándose los siguientes daños por el impacto:

- La Hélice presentó torcedura en dos palas, aproximación de 30 a 40 grados.



Imagen 9. Palas con torsión por el impacto
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2023

- El Motor assy no presentó daños externos en sus componentes y accesorios.



Imagen 10. Motor de la aeronave
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2023

- El Tren de Nariz presentó fracturas y desprendimiento del anclaje en el fuselaje.
- Los Skin assy lado derecho e izquierdo, inferiores de la sección del motor, Fracturados.
- Lamina inferior de la estación 0 hasta la 40 presentó fracturas de ambos lados.
- Plano del lado derecho presentó torcedura y arruga de la estación 154.0 hasta la 208.0



Imagen 11. Plano derecho con torceduras y arruga
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2023

- El plano de lado izquierdo presentó torcedura y arruga de la estación 100.0 hasta la 118.0



Imagen 12. Plano izquierdo con torceduras y arruga
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2023

- La sección de fuselaje presenta torcedura de lámina parte inferior de la estación 18.4 hasta la 44.0.



Imagen 13. Parte inferior del fuselaje
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2023

3. CONCLUSIONES

3.1 HECHOS DEFINIDOS

- a. Para el momento del accidente, el piloto al mando poseía licencia de piloto comercial de Avión y contaba con 7.400 horas totales de vuelo.
- b. El piloto al mando contaba con licencia, y sus habilitaciones correspondientes, así como el certificado de aptitud psicofísicas vigentes para el momento del accidente.

- c. Según los registros de mantenimiento, indicaron que la aeronave estaba mantenida de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad del fabricante y conforme al programa aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el explotador, por lo que se considera que se encontraba aeronavegable para efectuar el vuelo programado.

3.2 CAUSAS

La Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, tomando en cuenta las características del accidente, las evidencias recopiladas en el transcurso de la investigación y las experticias realizadas, considera como factor causal del Accidente la gestión inadecuada de la configuración del sistema de combustible durante la operación.

4. RECOMENDACIONES

La Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, hace del conocimiento del lector que las recomendaciones de seguridad que se ofrecen a continuación revisten un carácter estrictamente técnico y administrativo.

Al Explotador

- **054/2023-EXP1** Se recomienda la implementación de un Programa de Entrenamiento Específico donde se incluyan escenarios específicos que involucren la gestión de combustible, e incluya las prácticas de recuperación de potencia ante fallos de motor inducidos por una mala configuración del sistema de combustible, priorizando la memoria inmediata de los pasos de emergencia (Memory Items).

Para lograr el objetivo final de la investigación de accidentes, haciendo una efectiva labor de prevención, se requiere el compromiso del destinatario de las recomendaciones de seguridad, a los fines de suministrar a esta DGOAST, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas.

Caracas, 09 de septiembre de 2024

CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de Miranda, Torre MPPT, Piso 20, Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte, 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



“El investigador 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