

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 008/2020

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **GATES LEARJET CORPORATION.**

MODELO: **55**

MATRÍCULA: **YV3476**

EXPLOTADOR: **LEAR 55 C.A.**

LUGAR: **EN RUTA A 34 MN DE SAN FERNANDO (SVSR), EDO. APURE.**

FECHA: **16 DE FEBRERO DE 2020.**

HORA: **17:40 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN **JIAAC EXPEDIENTE N° 008/2020**

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°008/2020. 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 encuentran 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 16 de febrero de 2.020 a las 13:25 UTC, la aeronave matrícula YV3419, bajo explotación de Grupo Palo Alto 7 C.A., inició un vuelo privado con 04 pasajeros y 02 tripulantes desde la pista del Aeropuerto Nacional "Las Flecheras" (SVSR) en San Fernando, estado Apure, República Bolivariana de Venezuela, hacia el Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) en Charallave, Estado Miranda, despegando por la pista 12. Volando la aeronave en fase de crucero a 34 mn de SVSR se presentó humo en la cabina y olor de conductor eléctrico quemado, el piloto notificó a control de torre (TWR) SVSR que la aeronave retornaría por causa de humo en la cabina. La aeronave aterrizó en SVSR resultando los pasajeros ilesos y la aeronave con ligeros daños.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, de 8 pasajeros y 02 tripulantes: piloto y copiloto, fabricado por Gates Learjet Corporation, modelo 55 serial N° 022, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A10CE, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados en la parte posterior del fuselaje, uno a la derecha y otro a la izquierda, son Garrett, modelo TFE-731-3A-2B con un empuje máximo de 3.700 lb. El peso máximo de despegue es de 19.500 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 privado corporativo y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es OMA N 483 Aerostylos ADF C.A.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea - Avión y habilitación en Vuelo Instrumental, habilitación Tipo CL60, LJ35 y LJ55 como Capitán, C500 y C550 como Copiloto, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 38 años, experiencia de vuelo de 4.200 horas con 300 horas en el tipo de la aeronave del suceso.

El copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial - Avión y habilitación en Vuelo Instrumental, habilitación Tipo LJ60 y LJ55 como Capitán, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 28 años, experiencia de vuelo de 1.560 horas con 400 horas en el tipo de la aeronave del suceso.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada con escaso viento soplando en el aeropuerto de SVSR.

La JIAAC realizó inspección visual en la cabina de la aeronave, constatando que el humo tuvo su origen en un cable eléctrico ubicado en el panel de instrumentos del lado derecho, el cual estaba dañado por sobre temperatura. Este cable alimenta la iluminación del instrumento que indica la altura de cabina, en el panel del sistema de presurización. La causa probable de la sobre temperatura, es el aumento de la intensidad de corriente al producirse un contacto con tierra, del punto de soldadura que une el cable con el instrumento, ya que se aprecia en el chasis de soporte metálico que sostiene el panel, la huella del chispazo cuando éste toca el punto de soldadura. Esto ocurrió debido a la ausencia del aislante que debe ser colocado para recubrir el punto de soldadura y los cables, con el objeto de evitar cualquier contacto con el bastidor.

La JIAAC determinó que la causa más probable, fue el corto circuito ocurrido en el punto de soldadura de unión de un cable, al rozar con el chasis de soporte de los instrumentos, siendo el factor contribuyente la ausencia de material aislante cubriendo el punto de soldadura y los cables.

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 de formulario JIAAC 008/2020, 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.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, la NTSB como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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, 02 de marzo de 2.020