

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 024/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **EMBRAER, S.A.**

MODELO: **ERJ 190-100 IGW**

MATRÍCULA: **YV3052**

EXPLOTADOR: **CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS
AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS S.A. (CONVIASA)**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" DE
MAIQUETÍA, MAIQUETÍA, ESTADO LA GUAIRA (SVMI)**

FECHA: **23 DE JULIO DE 2021.**

HORA: **12:55 UTC**



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N°. 024/2021

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST), JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (JIAAC)** 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°. **024/2021**. 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 pruebas de tipo judicial.

El proceso de investigación se encuentra en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **esta información preliminar está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 23 de julio de 2021, siendo las 12:55 UTC, la Aeronave con Matrícula: **YV3052, EMBRAER**, Modelo: **ERJ190-100 IGW**, Serial: **19000675**, operado por la empresa **CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. (CONVIASA)**, inició el vuelo nacional con 38 personas a bordo (07 tripulantes de cabina, Piloto al mando más el primer oficial y 31 pasajeros), 28.153,031 libras (12.770 kg) de combustible para una autonomía de 06:00 horas, desde el **Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía (SVMI)** en Maiquetía, Estado La Guaira con destino al **Aeropuerto Internacional de VIRU VIRU, (SLVR)**, ubicado en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, en Bolivia. Durante la fase de ascenso inicial, luego del despegue, el piloto al mando de la aeronave YV3052 observó, mensaje en pantalla de "**LG WOW SYS FAIL**" (falla del sistema de sensor de peso del tren de aterrizaje en la rueda), la tripulación procedió a realizar el protocolo correspondiente y leer el QRH, el cual determina retornar o aterrizar en el aeródromo más cercano disponible, se le informó a los pasajeros, centro de operaciones de la empresa y al ATC de Maiquetía, a quien además, se le solicitó un punto de orbitaje para terminar la lectura del *Quick Reference Handbook* (QRH) y quemar combustible a fin de evitar aterrizar con exceso de peso y se notificó también la posibilidad de quedar en pista por falta de maniobrabilidad según Manual de Referencia Rápida. La aeronave luego de aterrizar, desalojó la pista por sus propios medios. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños menores.

La aeronave es bimotor, de reacción, de fuselaje estrecho para corto y mediano alcance con capacidad mínima para 4 tripulantes (piloto, copiloto y 2 auxiliares de vuelo) y 114 pasajeros. Fabricada por Embraer, S.A., modelo: **ERJ 190-100 IGW**, serial: **19000675**, Certificado Tipo: EA-2005T13-27 emitido por la ANAC, Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil, en agosto de 2005.

Equipada con tren de aterrizaje retráctil, dos motores turbofán de alta derivación de gas turboeje, Marca de los motores: General Electric, Modelo de los motores (2): CF34-10E6G07.

El piloto al mando poseía certificación médica y licencia de TLA aeronáutica vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental E190 Capitán/PIC; con 7.000 horas como piloto al mando y 5.000 horas en el tipo de aeronave en la cual se presentó el incidente.

El primer oficial poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial Avión aeronáutica vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental F900EASY Copiloto/SIC; E190 Copiloto/SIC Y B732 Copiloto/SIC con 1 hora como piloto en el modelo de aeronave en la cual se presentó el incidente.

Las condiciones Meteorológicas existentes en el lugar del suceso y zonas aledañas a las 12:55 TC del día 23/06/2021, no fueron contribuyentes en el suceso, visibilidad horizontal ilimitada, temperatura del campo y punto de rocío sin indicación medida, QNH de 1013. En general dentro del área en estudio se presentaron condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea y para efectuar vuelos bajo la regla IFR. El vuelo se realizó bajo reglas de vuelo instrumental (IFR) y Condiciones de vuelo VMC.

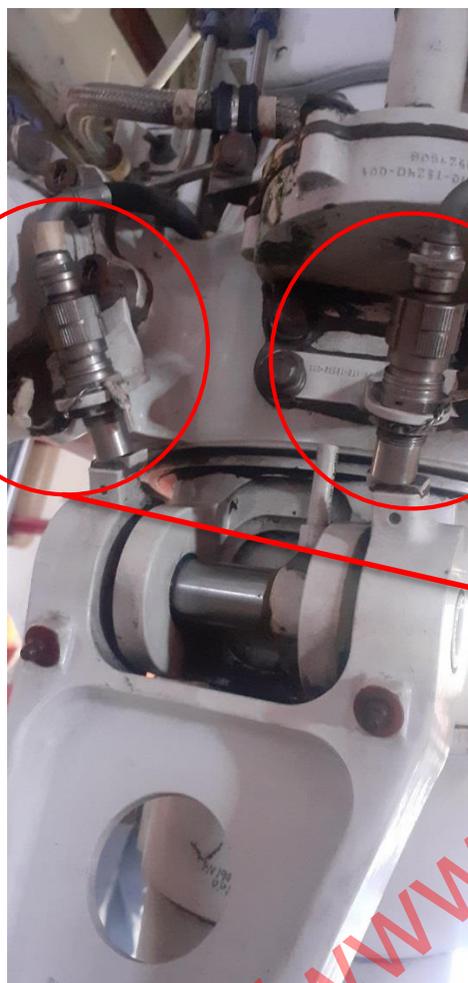
La aeronave mantenía la configuración interior original y para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso, sin embargo, se realizaron cruces de referencias de toda la información con la OMAC principal encargada y certificada en Venezuela para realizar el mantenimiento de la Aeronave registrada bajo el número N°431, Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. (CONVIASA).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó mesa de trabajo con el gerente y personal SMS con el objetivo de recopilar información y documentación.
- Organizar el plan de trabajo a seguir en las próximas horas, para convalidar la documentación existente en la OMAC con los asentamientos realizados en los libros del avión.
- Realizar inspecciones de los procedimientos ejecutados en la aeronave.
- Entrevista al responsable de mantenimiento y solicitud de informe escrito de sus actuaciones relacionadas con el suceso.
- Se realizó banco fotográfico de la aeronave para evaluar su estado físico.
- Registro fotográfico de la aeronave en la plataforma remota de SVMÍ.
- Revisar el cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad y asentamientos en los libros.
- Se solicitó a la OMAC, un compendio de documentación y evidencias como lista de requerimientos necesarios para conformar el expediente del caso y como herramientas de análisis de evidencias.
- Compendio de la documentación y Dossier de la Gerencia del SMS, Plan de Emergencia e informe escrito de las acciones ejecutadas con relación al suceso.

La aeronave fue cedida el día 23/07/2021, mediante Cesión de Custodia Total N°. DGOAST/2021/N°. 0025, al representante legal de la Empresa.

Ilustración 1. Sensores de posición del sistema de STEERING



**STEERING FEEDBACK
SENSOR**

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, emite las siguientes Medidas Preventivas:

A la Empresa Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. (CONVIASA),

1. Implementar un procedimiento efectivo que permita comprobar el estado de ajuste del sistema de dirección y, si es necesario, ajustar los sensores de posición del tren de nariz

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/NAI 024/2021, reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico a las Autoridades de Investigación de Accidentes de los Estados interesados, por el Estado de Diseño y fabricación de la aeronave: **Estados Unidos de Norte América**.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Fabricante de la aeronave**, la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) por sus siglas en el idioma inglés, como Autoridad para la Investigación de Accidentes de Aviación del Estado norteamericano, a la fecha no se tiene conocimiento de que haya emitido respuesta alguna al respecto.

La **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**, en su condición de organismo que norma la Aviación Mundial, a la fecha no emite respuesta alguna al respecto.

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 (JIAAC)) 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, 20 de agosto de 2021.