



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 006/2021

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **BRITISH AEROSPACE**

MODELO: **JETSREAM SERIE 3100**

MATRÍCULA: **YV3438**

EXPLOTADOR: **SASCA, C.A**

LUGAR: **AERÓDROMO INTERNACIONAL SIMÓN BOLIVAR DE
MAIQUETÍA, MAIQUETÍA, ESTADO LA GUAIRA.VENEZUELA.**

FECHA: **18 ABRIL 2021**

HORA: **03:30 UTC**

INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°006/2021

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 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° 006/2021**. 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 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 en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 18 de marzo de 2021, siendo las 15:16 UTC, la Aeronave con Matrícula: **YV3438, BRITISH AEROSPACE** Modelo: **JETSREAM SERIE 3100**, Serial: **822**, propiedad de la empresa **SASCA, C.A.**, inició el vuelo con 6 personas a bordo incluyendo al piloto al mando y primer oficial; en un vuelo de chequeo de tripulantes en la ruta Aeropuerto Internacional de Maiquetía Simón Bolívar (SVMI) con destino Aeropuerto Internacional General en Jefe Santiago Mariño (SVMG). Al momento de la salida desde SVMI a SVMG la aeronave contaba con 3.000 libras de combustible total. En el retorno desde SVMG a SVMI contaba con 2100 libras de combustible en total.

En fase de crucero aproximadamente a 80 NM del Aeropuerto Internacional de Maiquetía Simón Bolívar (SVMI) el Capitán reportó al servicio de tránsito aéreo (ACC) que el motor derecho perdió potencia observando que el torque bajó a un 20% momentáneamente, luego descendió a cero (0 RPM), los otros parámetros también indicaron que el motor se apagó; en respuesta a la emergencia, se ejecutó el QRH MEMORY ITEMS para ENGINE FAILURE IN FLIGHT SHUT DOWN. La tripulación procedió a realizar un descenso programado con potencia reducida en el motor operativo hasta la aproximación final manteniéndose la aeronave estable y aterrizando en

SVMI con solo un motor en funcionamiento. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave es bimotor para seis (6) ocupantes incluyendo piloto al mando, primer oficial e Ingeniero de Vuelo por ser destinada para carga, fabricada por **BRITISH AEROSPACE**, modelo: **JETSREAM SERIE 3100**, serial: **822**, categoría: **Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte Aéreo**, Certificado Tipo: **STANDAR** emitido por INAC, equipada con tren de aterrizaje: **TRICICLO RETRÁCTIL**, dos motores **TURBOPRO**, Marca de los motores: **GARRETT**, Modelo de los motores (2): **331-10UGR-5130**, Serial de los motores: **MOTOR LH: P-633227C** y **RH: P-6311C**.

La aeronave disponía 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 – Servicio público de transporte aéreo y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es la OMAC N 577 CENTRO INDUSTRIAL AERONÁUTICO (CIACA).

El piloto al mando de 69 años de edad, 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 Capitán/PIC; y experiencia de vuelo de 22.150 horas totales.

El primer oficial con 24 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial I era. Clase 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 JS34 Copiloto/ SIC, AC90 Copiloto/ SIC; y experiencia de vuelo de 127,6 horas totales.

Las condiciones meteorológicas según el **METAR**, eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o (VFR) en los Aeropuertos de salida, hacia el Aeródromo de llegada, según la autorización del plan de vuelo respectivo por despacho.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó registro fotográfico de la aeronave para evaluar su estado físico.
- Realizar inspecciones de los procedimientos ejecutados en la aeronave.
- Se solicitó a la empresa SASCA, C.A toda la documentación técnica de la aeronave y de la tripulación incluyendo:
 - Organigrama de la Empresa
 - Programación de Turnos y Descansos de la tripulación
 - Manual General de Operaciones y Mantenimiento
 - Informe del propietario explotador.
 - Certificado de Aeronavegabilidad.
 - Certificado de Matrícula y Permiso de Vuelo.
 - Lista de Pasajeros.
 - Plan de vuelo.
 - Reporte meteorológico.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Última Inspección de Peso y Balance.
 - Análisis de pista y ruta del vuelo efectuado.
 - Copia de la documentación técnica de la carpeta de la aeronave, motor y hélice; Inspecciones técnicas realizadas, documentación de mantenimiento, últimos servicios de mantenimiento realizados del (os) motor(es), boletines técnicos y AD's aplicables.
 - Copia de los Log Book del (os) motor(es) instalado(s).
 - Copias del libro de vuelo (12 meses de anterioridad).
 - Informe escrito del Inspector Técnico Autorizado (AIT) de la empresa, donde registre los daños encontrados en la aeronave.
 - Última Factura de Suministro de Combustible.
 - Última Guía de Inspección Aplicada a la Aeronave.
 - Reportes de Mantenimiento de los tres últimos meses y Asentamiento en la Bitácora de casco y motor.
 - Reportes en el Libro del Avión, últimos tres días.
 - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que efectúa mantenimiento a la Aeronave.

- Habilitaciones y Limitaciones de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que efectúa mantenimiento a la Aeronave.
- Cédula de identidad o pasaporte de la tripulación al mando.
- Licencia de vuelo.
- Certificado médico.
- Bitácora de vuelo actualizada.
- Informe del suceso.
- Documentación técnica de la tripulación sobre el Curso de tierra y último chequeo de vuelo en el equipo en cuestión.
- Se realizó entrevista a la tripulación de mando.
- Experticias a la aeronave:
 - Se remolcó la aeronave matrícula YV3438 Jetstream desde la plataforma del terminal Nacional a la plataforma de la empresa TRANSCARGA, C.A. ubicada en SVMI, con la finalidad de evaluar el motor derecho. Esta revisión, estuvo a cargo del personal técnico de la empresa SASCA, C.A y la observación del Investigador encargado de la JIACC.
 - Se realizó el TROUBLE SHOOTING del motor, arrojando los siguientes resultados:
 - ✓ La válvula de corte (SHUTOFF) en el borde de ataque adyacente al motor, opera al ser energizada.
 - ✓ El elemento de apertura o cierre interno de la válvula shutoff (mariposa) opera normalmente.
 - ✓ El caudal de entrada de combustible en el filtro, es suficiente (presión generada por la Boost pump en el tanque de combustible)
 - ✓ La válvula de corte antes de la flow divider opera. La misma no recibe suficiente presión de combustible al hacer el chequeo funcional.
 - ✓ Se realizó intercambió la Fuel Valve Regulator con el motor LH. al hacer el chequeo, igualmente no le llega el flujo suficiente a ésta válvula y no manda suficiente combustible a la válvula Selenoide.
 - Por tal motivo, se hizo necesario remover los siguientes componentes:
 1. Se removió el Starter / Generator.
 2. Se removió la Bomba Hyd.
 3. Se removió el tanque de aceite del motor.
- Se realizó el trabajo de apertura de la caja de engranajes, removiéndose la hélice con el fin de acceder a la caja de accesorios y determinar las causas de la falla.

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

A la empresa SASCA, C.A. lo siguiente:

1. Tomar las previsiones necesarias si la aeronave requiere estar estacionada por tiempo prolongado, encender los motores una vez al mes, de manera de mantener los mismos lustrados.

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 006/2021, 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: Inglaterra y Estados Unidos de Norte América.

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, 11 de abril 2021.