



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE N°064/2021

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **BEECH AIRCRAFT CORPORATION. (RAYTHEON AIRCRAFT CO.)**

MODELO: **BEECHJET (HAWKER 400 XP).**

MATRÍCULA: **YV3106**

EXPLOTADOR: **AEROMIRABEL. C.A**

LUGAR: **EN RUTA DESDE SVFM-SVBI**

FECHA: **22/12/2021**

HORA: **16:20 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 064/2021

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** 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°.064/2021**. 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 22 de diciembre de 2021, siendo las 16:20 UTC, la aeronave con matrícula **YV3106**, fabricada por la empresa BEECH AIRCRAFT CORPORATION, (RAYTHEIN AIRCRAFT CO.), Modelo: **400 A BEECHJET, (HAWKER 400XP)**, Serial: **RK-87**, operada por la empresa AEROMIRABEL, C.A, con plan de vuelo desde el **aeropuerto de la base aérea “Generalísimo Francisco de Miranda”, en la Carlota, Edo Miranda, (SVFM)**, hacia el **aeropuerto de Barinas, en el estado Barinas, (SVBI)**., inició el vuelo con dos (02) personas a bordo (piloto al mando más el primer oficial) y dos, (02) pasajeros, con 2800 lbs. de combustible, suficiente para una autonomía de 3 horas de vuelo.

Durante la fase de crucero, volando con nivel 260, se oyó en la frecuencia 127,95 Mhz (control Maiquetía) la instrucción para el descenso y viraje de otra aeronave, se trataba de YV2981 (WW1124) en ruta SVVG/ SVCS, quien encontrándose a un nivel de vuelo FL270, a 45 Nm de YV3106 es instruido a virar rumbo 070ª y descender a nivel de vuelo FL130. Luego de esto se observó en el TCAS a bordo de la aeronave YV3106 un TA (Traffic Advisory), por lo cual su tripulación procedió a realizar maniobra evasiva debido a transito contrario luego de desconectar el piloto automático.

La aeronave YV3106 fabricada por la empresa **BEECH AIRCRAFT CORPORATION**, modelo: **400 A BEECHJET, (HAWKER 400XP)**, Serial: **RK-87**, categoría: transporte y uso corporativo, Certificado Tipo: No. **A16SW**, emitido por FAA (Federal Aviation Administration), de los Estados Unidos De Norteamérica, está equipada con un sistema de alerta de tráfico denominado TCAS (Traffic alert and Collision Avoidance System), categoría II, que proporciona a la tripulación no solo información de *Aviso de Tráfico*, (T/A), sino que además tiene la capacidad de realizar cálculos para brindar solución a potenciales amenazas de otras aeronaves, *Resolución de Tráfico*, (T/R).

El equipo instalado en la aeronave es fabricado por Collins Aerospace, modelo TTR-920, P/N 622-8971-122 S/N 3667, cuyo último chequeo de funcionamiento fue realizado el 28 de junio de 2021 por la organización de mantenimiento AVIASERVICE, C.A; OMAC-N 116.

La aeronave para el momento del incidente se encontraba **Aeronavegable**, y su certificado de aeronavegabilidad y matrícula vigentes emitidos por el estado de matrícula reposan en el expediente del caso. Para el momento de la elaboración de este informe, no se ha logrado establecer contacto con la tripulación o algún representante de la otra aeronave involucrada, YV2981 (WW1124).

El piloto al mando de la aeronave YV3106, con 41 años de edad poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial emitidas 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: Clase 1, con 1200 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso: y 1600 horas totales.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Entrevista al piloto al mando de la aeronave
- Solicitud de llenado del formulario de entrevista para tripulaciones de mando.
- Solicitud de la documentación de la aeronave y control de aviónica.
- Solicitud de la documentación de la tripulación involucrada en el suceso (licencias, certificados médicos)
- Entrevista al controlador de tráfico aéreo, se le solicito presentar su licencia y certificado médico, ambos documentos vencidos para la fecha del evento.
- Se solicitaron los audios ATS correspondientes.
- Solicitud de la revisualización.

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:

Al ACC. (Centro de Control de Área, Maiquetía)

- Realizar simulador en base a lo recomendado en el manual SNA, (Servicios a la Navegación Aérea).
- Evaluar la cantidad de las personas que actualmente conforman el rol de guardia, ya que son insuficientes, generando carga excesiva de trabajo.

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 064/2021, 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 Norteamérica.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norteamérica, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, NTSB, (National Transportation Safety Board), 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.

Al momento de la elaboración de este informe no se tiene conocimiento de las respuestas suministradas por los estados notificados.

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 enero de 2022.