



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 030/2021

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 (SVMÍ)**

FECHA: **27 DE AGOSTO DE 2021.**

HORA: **16:00 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 030/2021

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°. **030/2021**. 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 27 de agosto de 2021, siendo las 16:00 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 101 personas a bordo (05 tripulantes de cabina, Piloto al mando más el primer oficial y 96 pasajeros), 12.140 kg de combustible para una autonomía de 05:00 horas, desde el **Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía (SVMI)** en Maiquetía, Estado La Guaira con destino al **Aeropuerto Internacional de Cancún, (MMUN)**, ubicado en la ciudad de Cancún, México. En fase de ruta, a nivel de crucero sobre la posición MARES, la aeronave presentó falla en el Ítem No.00089118 en la sección de reporte "**LG WOW SYS FAIL**". Realizó el procedimiento descrito en el QRH, realizando holding (consumo de combustible) para alcanzar el peso requerido en el aterrizaje, una vez alcanzado el nivel de cantidad de combustible seguro después de 2 horas, procedieron al aterrizaje en el aeropuerto de salida (SVMI) en la plataforma No.12. Resultando sus ocupantes ilesos (101) y la aeronave sin daños y con la falla descrita. El peso máximo de despegue de la aeronave es de 51.800 kg.

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.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad Estándar vigentes y emitido por el INAC, como Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula.

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

El piloto al mando con 41 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 E190 Capitán/PIC; con 7.000 horas totales de vuelo y 4.000 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 450 horas en el modelo de aeronave en la cual se presentó el incidente y 1200 horas totales de vuelo.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó banco fotográfico de la aeronave para evaluar su estado físico.
- Registro fotográfico de la aeronave en la plataforma remota de SVMI.
- Entrevista al responsable de mantenimiento y solicitud de informe escrito de sus actuaciones relacionadas con el suceso.
- Se realizó mesa de trabajo con el gerente y personal SMS con el objetivo de recopilar información y documentación.
- Realizar inspecciones de los procedimientos ejecutados en la aeronave.

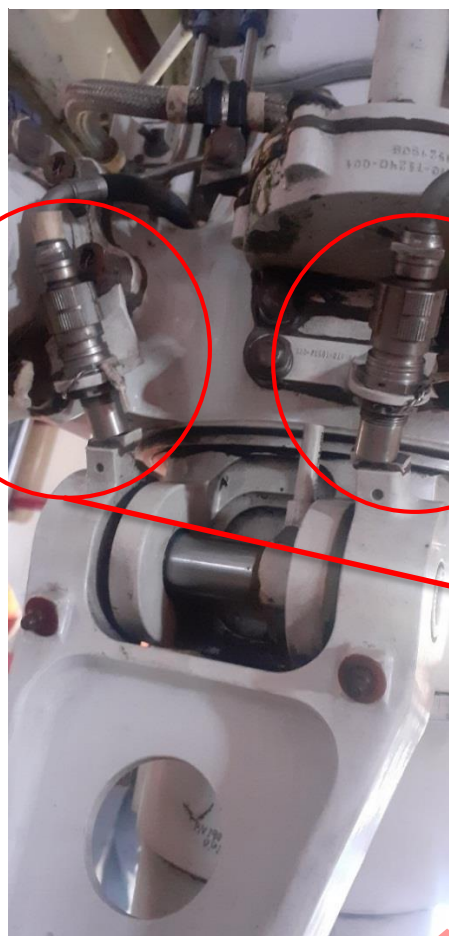
- Revisar el cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad y asentamientos en los libros.
- Se solicitó a la OMAC, un compendio de documentación y evidencias como lista de requerimientos necesarios para conformar el expediente del caso y como herramientas de análisis de evidencias.
- Compendio 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 27/08/2021, mediante Cesión de Custodia Total N°. DGOAST/2021/N°. 0031, al representante legal de la Empresa.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de la aeronave fue la OMAC-N 431, **Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. (CONVIASA)**. Ubicada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía, Edo. Vargas.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental.

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, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

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

1. Mantenerse actualizado y adoptar las medidas descritas por el fabricante en los boletines de servicio 170-32-0076 y 190-32-0063.
2. 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 030/2021**, 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 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 e Incidentes 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, 20 de septiembre de 2021.