

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 028/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **AIRBUS INDUSTRIES**

MODELO: **A300-B4-203**

MATRÍCULA: **YV562T**

EXPLOTADOR: **TRANSCARGA INTERNATIONAL AIRWAYS C.A.**

LUGAR: **EN RUTA SVMI SKBO.**

FECHA: **21 DE AGOSTO DE 2021.**

HORA: **23:45 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 028/2021

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°028/2021**. 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, **está 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 21 de agosto de 2021 a las 23:41 UTC, la aeronave Matrícula: **YV562T**, Marca: **AIRBUS INDUSTRIES**, Modelo: **A300-B4-203**, Serial: **274**, propiedad de: **TRANSCARGA INTL, AIRWAYS, C.A.**; con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, (SVMI) hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado, Santa Fe de Bogotá, Colombia (SKBO), realizando el vuelo comercial TIW1522 de transporte de carga. En fase de ascenso a 17.000 ft, se encendieron las luces de advertencia de falla ATT de ambos instrumentos indicadores de actitud de vuelo ADI (Horizonte artificial). Al verificar los instrumentos se observó una diferencia de 5° en el ángulo de cabeceo entre los equipos del Capitán y el Primer Oficial. El Capitán advirtió mal tiempo en la ruta solicitando al ACC SVMI volar directo a la posición KIKAS, a 35 MN de SVMI recibió instrucciones de virar y cuando comenzó el viraje se desplegaron banderas de FD en ambos instrumentos ADI, desconectándose automáticamente el piloto automático (AP). Se observó una diferencia de 10° de banqueo entre ambos ADI. Habiendo iniciado el procedimiento de corrección de fallas según QRH, al realizar cruce de los instrumentos con la perilla selectora (Attitude Switching), no hubo resultados satisfactorios. Se comenzó a volar en base al Horizonte Stand By y referencias visuales, observado diferencias entre el terreno y lo indicado por el instrumento. El Capitán decidió regresar al aeropuerto de salida solicitando al ATC vectores de radar, una vez iniciado el descenso se recuperó la

funcionalidad de los instrumentos. Finalmente, la aeronave completó el aterrizaje a las 00:57 sin ninguna otra novedad. Resultando la Tripulación (3) ilesa y la aeronave sin daños.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, configurado para transporte aéreo de carga y 03 tripulantes: piloto, copiloto e ingeniero de vuelo, fabricado por Airbus Industries, modelo A300-B4-203, serial N° 274, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A35EU, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados en ambas alas, son General Electric modelo CF6-50C2 con empuje máximo de 51.800 lb. El peso máximo de despegue es de 142.000 lb (313.056 kg). 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 comercial y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es AIRPORT SHUTTLE RDN 3510 C.A. OMAC-N 331.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitación de Capitán A30B y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 63 años y experiencia de vuelo de 16.400 horas, con 1.580 horas como piloto al mando de aeronaves A30B.

El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial con habilitación en A30B como Copiloto y Vuelo Instrumental con edad de 38 años y experiencia de vuelo de 3.592 horas con 1.911 horas en A30B como copiloto.

El Ingeniero de Vuelo poseía certificación médica, licencia de Mecánico de a Bordo con habilitación en A30B, experiencia de vuelo de 849 horas todas cumplidas en A30B como Ingeniero de vuelo.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 5 KT de la dirección 70°, visibilidad de 9,999 metros en SVM1 y vientos de 10 KT de la dirección 230°, visibilidad de 9,999 metros en SKBO.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación y los registros de mantenimiento de la aeronave.



Foto 1. Aeronave YV562T

2. Se entrevistó al piloto al mando, al copiloto y al ingeniero de vuelo, involucrados en el desarrollo de los eventos y al personal de mantenimiento de la empresa.
3. En la cabina de mando de la aeronave con la lista de chequeo del QRH a mano, se revisaron los procedimientos seguidos en caso de falla del ADI.

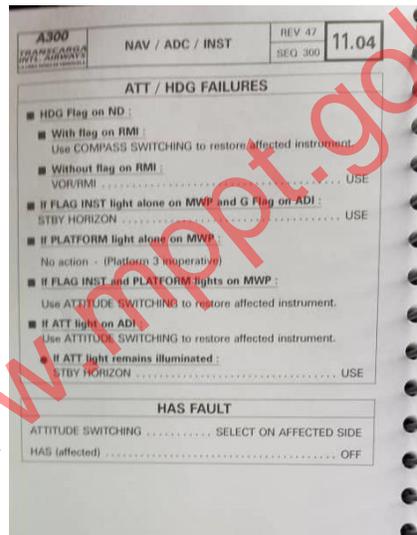


Foto 2. QRH: procedimientos en caso de falla del indicador de actitud de vuelo

4. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la cabina de mando de la aeronave. Se realizó el procedimiento establecido en el manual de mantenimiento, para diagnosticar condición de funcionamiento del instrumento indicador de actitud de vuelo de la aeronave.



Foto3. Procedimientos de chequeo de instrumentos indicadores de actitud del panel del piloto y del copiloto

5. Se entregó la Cesión de Custodia Total de la aeronave al Explotador.

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:

- Revisar la trazabilidad de los instrumentos desmontados y verificar la trazabilidad de los instrumentos que se reciban para su instalación. Hacer chequeo de los instrumentos indicadores de actitud de vuelo en cada inspección de prevuelo.

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 JIAA/028/2021, 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 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, 10 de septiembre de 2.021

<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>