

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 044/2019

ACCIDENTE DE AVIACIÓN
FABRICANTE DE LA AERONAVE: EMBRAER.
MODELO: 190-100 IWG
MATRÍCULA: YV3052
EXPLOTADOR: CONVIASA
LUGAR: EN RUTA SVSO-SVMI A NIVEL DE CRUCERO
PERPENDICULAR A GUANARE
FECHA: 8 DE OCTUBRE DE 2019
HORA: 21:35 UTC

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAA EXPEDIENTE N° 044/2019

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL/DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE adscrita al MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°044/2019,

El único objetivo de la investigación es 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 y no la determinación de 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 encuentran en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **ésta información está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El 8 de octubre de 2.019 a las 21:10 UTC despegó del Aeropuerto Internacional "Buenaventura Vivas" de Santo Domingo Edo.Táchira (SVSO), la aeronave Embraer 190 matrícula YV3052 del explotador de servicios de transporte aéreo Conviasa, con destino al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" en Maiquetía Edo. La Guaira (SVMÍ). En la fase de ascenso se presentó ligera turbulencia, permaneciendo todos los pasajeros en sus asientos y la luz de cinturón asegurado encendida. Habiendo transcurrido 25 minutos de vuelo, alcanzado el nivel de vuelo de 33.000 pies, el capitán se comunica con la tripulación de cabina autorizando el servicio de bebidas, pero conservando la luz de cinturones asegurados, para que los pasajeros no se levantaran de sus asientos y el servicio se realizara rápidamente, debido a que se había perdido tiempo por la turbulencia. Habiendo pasado Barinas estando perpendicular a Guanare, el capitán observó una nube de alto desarrollo vertical tipo Cumulonimbos, a la izquierda del rumbo de la aeronave, solicitando a ACC SVMÍ desviarse a la derecha para evadirla. Cuando estaban alejándose de la formación nubosa, la aeronave fue impactada por una turbulencia de aire claro que provocó ascensos y descensos de la misma, causando la desconexión del piloto automático y disminuyendo la velocidad por el cabeceo, hasta llegar a la proximidad de la pérdida, activándose el stickshaker. El capitán realizó un viraje a la derecha y bajo la nariz de la aeronave buscando velocidad, que una vez alcanzada le permitió nivelar y remontar en altura para regresar al nivel de vuelo original. Estabilizada la aeronave se comunicó con la tripulación de cabina pidiéndole información de la situación, informándole la jefa de cabina que ella estaba ilesa, una compañera sufrió lesiones graves, otras lesiones leves y una pasajera tuvo lesiones leves. El resto de los pasajeros y tripulantes resultaron ilesos. Al llegar a su destino los pasajeros desembarcaron la aeronave y las personas lesionadas trasladadas a un centro médico de emergencias.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, de 124 pasajeros y 05 tripulantes: piloto, copiloto y 03 auxiliares, fabricado por Embraer S.A., modelo ERJ 190-100 IGW, serial N° 19000675, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A57NM, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados uno en el ala derecha y otro en el ala izquierda, son General Electric modelo CF34-10E7 con un empuje máximo de 20.360 lb. El peso máximo de despegue es de 114.199 lb. 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 Conviasa OMA N 431.

Las condiciones meteorológicas para el día 8 de octubre de 2019, presentaban la siguiente situación general, de acuerdo con el Servicio de Meteorología de la Aviación Militar Bolivariana:

“Onda tropical n°51 sobre el centro del país, avanza hacia el oeste e interactúa con la Zona de Convergencia Intertropical (ZCIT); son reforzadas por patrón del vientos de componente sur en la altura: originando áreas de abundante desarrollo nuboso con precipitaciones de intensidad variable, algunas acompañadas de actividad eléctrica, sobre la región Insular, Nororiente, Centro Norte Costero, Llanos Centrales, Zulia, Amazonas, Bolívar y Delta Amacuro; después del mediodía en los Llanos Occidentales, Noroccidente y Andes. Se estiman acumulados de precipitación entre 35 - 60 litros/m²”

En la ruta y a la hora del suceso las condiciones observadas eran:

“En las imágenes de satélite goes de espectro infrarrojo del día 08 de octubre de 2019 entre las 21:00 UTC y las 22:00 UTC, en la ruta Santo Domingo del Táchira (SVSO) – Maiquetía (SVMI); se aprecia sobre SVSO cielo con nubosidad parcial, sin embargo, desplazamiento de nubosidad convectiva desde el este afectó al mismo a partir de las 21:30 UTC con cielo nublado y precipitaciones moderadas a fuertes con descargas eléctricas. Sobre SVMI prevaleció cielo con nubosidad parcial alternando con áreas nubladas (de tipo estratiforme) durante el período.

En la ruta prevaleció cielo con nubosidad parcial, alternando con áreas despejadas durante gran parte del período; excepto entre Barinas (SVBI) y Guanare (SVGU) donde a partir de las 21:30 UTC se mantuvo en desarrollo de nubosidad convectiva”.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitación de Capitán E190, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 39 años y experiencia de vuelo de 7.100 horas con 3.900 horas en el modelo aeronave del suceso.

El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación en el tipo de aeronave E190 como Copiloto con edad de 41 años y experiencia de vuelo de 980 horas.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. El explotador solicitó a la OMAC Conviasa (OMA N 431) la evaluación de daños de la aeronave YV3052, no encontrándose daños por los esfuerzos recibidos durante el suceso.
2. Se realizó entrevista a la tripulación de la aeronave con el fin de evaluar la actuación del piloto y copiloto durante el suceso.
3. Se realizó entrevista a la tripulante de Cabina con el fin de evaluar lo sucedido y las acciones que fueron tomadas durante el suceso.
4. Se solicitó al Servicio de Meteorología de la Aviación Militar Bolivariana, informe de las condiciones meteorológicas presentes en la ruta el día y hora del suceso donde se confirman las condiciones reportadas por los tripulantes al mando.
5. El piloto y copiloto fueron sometidos a la evaluación Psicofísica de acuerdo a lo establecido en la RAV 67, por parte de la Autoridad Aeronáutica.
6. Se recomendó la asistencia de la tripulación, a la charla de Seguridad Operacional que dicta la Gerencia General de Seguridad Aeronáutica.
7. Se solicitaron las evaluaciones Médicas de las tripulantes de cabina que sufrieron lesiones graves.
8. Descarga y análisis del registrador de vuelo: FDR

Factor Contribuyente:

No se contaba con la información meteorológica Oficial requerida para la ruta.

Medidas preventivas:

Para la Empresa Explotadora tomar las medidas necesarias para regularizar y supervisar el suministro de la información meteorológica requerida para los vuelos.

De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario JIAA/NAI reportando al sistema "ADREP" y a 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 el Estado de fabricación a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General Oficina Administrativa para la Seguridad del Transporte. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC -4,00 hrs). 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, 23 de octubre de 2.019