



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE N°006/2022

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BOEING AIRCRAFT CO.

MODELO: 787-9

MATRÍCULA: THY224

EXPLOTADOR: TURKISH AIRLINES

LUGAR: EN RUTA DESDE SVMI-LTFM

FECHA: 05/02/2022

HORA: 15:22 UTC

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



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 006/2022

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°.006/2022**. 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.**

Detalles del incidente por parte de CTA.

El día 05 de febrero de 2022, siendo las 15:22 UTC, la aeronave con matrícula **THY224**, fabricada por la empresa The Boeing Company, Modelo: **787-9**, Serial: **65812**, operada por Turkish Airlines, con plan de vuelo desde el **Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía en el estado La Guaira, (SVMI)**, hacia el **Aeropuerto de Estambul, en Turquía, (LTFM)**.

Siendo las 1522 UTC despegó en THY224 B789 con ruta SVMI-LTFM y es instruido a realizar la salida Osmar y ascender a 11 mil pies, asimismo se recibe el llamado del VCH3312 SW4 en ruta SVBC-SVMI el cual es instruido a volar con rumbo 280 y descender a 5 mil, luego se le instruye al THY224 que continúe su ascenso hasta nivel de vuelo 370, sin embargo este requiere nivel final 350 y es reautorizado a nivel de vuelo 350 y se le informa que tiene un tránsito en sentido contrario a las 11 del reloj en descenso de nivel de vuelo FL160 para 5 mil pies a 15 millas y este informa que tiene el tránsito a la vista, de igual forma se le proporciona información de tránsito al VCH 3312 del tránsito que tiene en sentido contrario, luego se le informa al THY224 que vira con rumbo 080 para mantener una separación óptima con el tránsito SW4 sin embargo, el piloto pregunta si es por la izquierda o por la derecha y se le informa que es por la izquierda, al observar que el THY224 no realiza la maniobra instruida, se le requiere nuevamente que vire inmediatamente por la izquierda con rumbo 080 y este finalmente procede a realizar el viraje por la izquierda no obstante este informa haber tenido un Traffic Resolution en el VCH3312.



Detalles del incidente por parte de VHC-3312.

El día de hoy en el vuelo VCH-3312 procedente de SVBC con destino a SVMJ, sucedió el siguiente percance: habiendo cruzado el waypoints CBC, en descenso y en frecuencia de app MIQ (120.1), nos dio la siguiente instrucción: VCH 3312 vuele rumbo 270 y descenso para 5.000'. El controlador tenía en frecuencia el vuelo de Turkish Airlines con un destino y rumbo desconocido por nosotros, aparentemente este vuelo tenía un curso conflictivo con nosotros, que debió ser confirmado y alertado, de lo único que escuchamos fue la siguiente Instrucción de app MIQ: Turkish XXX FLIGHT HEADING 060 IMMEDIATELY. En ese justo momento pudimos observar de manera visible y alarmante el viraje y maniobra evasiva del Turkish Airlines. Más adelante, cuando estuvimos siendo vectorizados, para efectuar la aproximación ILS DME Rwy 10 en MIQ, el último vector suministrado por el control para interceptar el LOC fue tardío lo que conllevó a un overshoot del mismo. Yo en mi condición de Capitán al mando, efectúe una observación al controlador, que prestara más atención a su trabajo debido a los hechos relatados en este reporte.

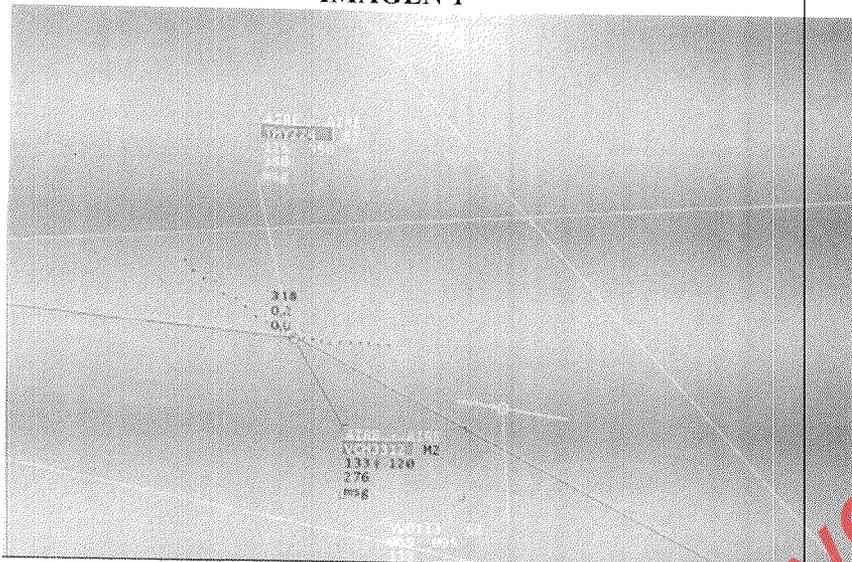
Ambas aeronaves para el momento del incidente se encontraban **Aeronavegables**, y sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes emitidos por el estado de matrícula reposan en el expediente del caso.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Solicitud de la documentación de la aeronave y control de aviónica.(VCH-3312)
- Entrevista al controlador de tráfico aéreo, se le solicitó presentar su licencia y certificado médico, ambos documentos vencidos para la fecha del evento.
- Se solicitaron los audios ATS correspondientes.
- Solicitud de la revisualización.

En la imagen 1 se observa la alerta del sistema ASMAC en el Control de Aproximación de Maiquetía.

IMAGEN 1



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 instituto Nacional de Aeronautica Civil, Servicios a la Navegación Aerea Control de Aproximación Maiquetia:

- Se recomienda Realizar a los CTA involucrados una Capacitación de Actualización de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica vigente.

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 número 006/2022, 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, 28 de febrero de 2022.

ht