

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 024/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: GATES LEAR JET CORP.

MODELO: 55

MATRÍCULA: YV3419

EXPLOTADOR: GRUPO PALO ALTO 7. C.A

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLIVAR" DE
MAIQUETIA, EDO LA GUAIRA

FECHA: 17MAYO DE 2022.

HORA: 17:16 UTC



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N°.024/2022

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 (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°. **024/2022**. 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 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 17 de mayo de 2022, siendo las 17:16 horas UTC, la Aeronave con Matrícula: **YV3419, LEAR JET**, Modelo: **55**, Serial: **119**, con 10 personas a bordo, 08 (ocho) pasajeros, más el piloto al mando y el primer oficial salió con plan de vuelo presentado desde el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía (SVMI), Ubicado en el estado la Guaira con destino al Aeropuerto Internacional Manuel Carlos Piar, (SVPR), Ubicado en Puerto Ordaz, Estado Bolívar;

Durante fase de despegue, y en el ascenso inicial a 15 millas náuticas y 2500 pies de altitud, la tripulación de mando solicita al Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) específicamente al Control de Aproximación, retornar al aeródromo de salida Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía (SVMI) por presentar problemas de presurización, logrando aterrizar, desalojando la pista por sus propios medios. Resultando los tripulantes y pasajeros ilesos, la aeronave sin daños.



El Lear jet 55 es un avión monoplano de ala baja fabricado por Gates Lear Jet bajo el certificado tipo **A10CE**, emitido por la Autoridad Aeronáutica de los Estados Unidos de Norteamérica. Efectuó su primer vuelo el 19 de abril de 1979. El primer avión de producción comenzó su construcción el 18 de marzo de 1981. Se han entregado 147 Lear jet 55.

El avión tiene una cola en T y recibe su potencia de dos motores turbofán Garrett TFE731 montados a cada lado de la sección trasera del fuselaje. Tiene un tren triciclo retráctil y una cabina presurizada capaz de albergar hasta diez personas y una cabina de vuelo para dos tripulantes

El piloto al mando poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto de Línea Aérea Transportista 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, Capitán/PIC; (LJ25; LJ35; LJ55) con 4800 horas totales y 900 horas como piloto al mando en el tipo de aeronave en la cual se presentó el accidente.

Las condiciones Meteorológicas existentes en el lugar del suceso y zonas aledañas a las 17:16 UTC del día 17 de mayo de 2022, no fueron contribuyentes en el suceso, visibilidad ilimitada, viento en calma, en general se encontraban las condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea.

La aeronave mantenía la configuración interior reglamentaria y para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso, sin embargo, se realizaron cruces de referencias de toda la información con la OMAC principal encargada y certificada en Venezuela para realizar el mantenimiento de la Aeronave registrada bajo el número N°692 Gold Jet Corp.

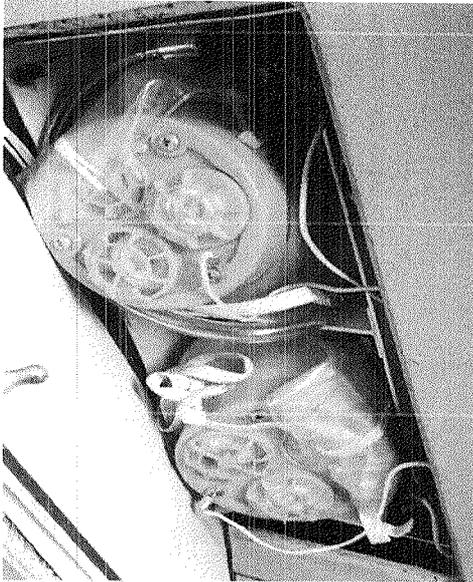
Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Entrevista al piloto al mando responsable y solicitud de informe escrito de sus actuaciones relacionadas con el suceso.
- Solicitud de la documentación de la tripulación.
- Fijación fotográfica de la aeronave.
- Se solicitó a la OMAC, responsable de mantenimiento la documentación referente a últimos servicios realizados a la aeronave necesarios para conformar el expediente del caso y como herramientas de análisis de evidencias.
- Inspección a la aeronave con la OMAC responsable del mantenimiento.
- Continúa el proceso de investigación y elaboración de los informes.

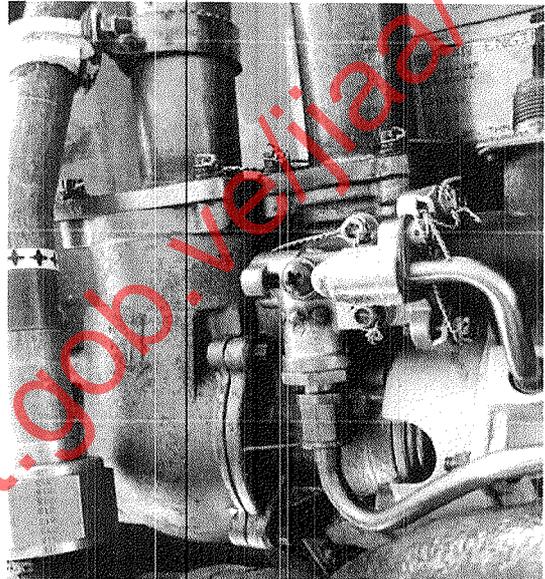


La aeronave fue cedida el día 24/mayo./2022, mediante Cesión de Custodia Total N°. DGOAST/2022/N°. 022, al representante legal de la Empresa.

Registro Fotográfico.



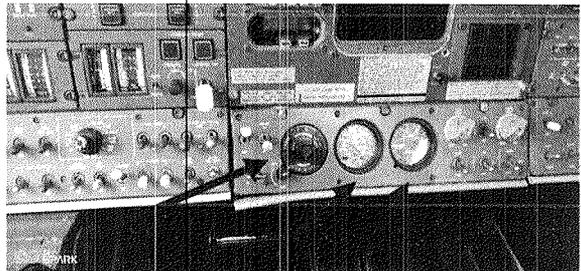
1- Máscaras de Oxígeno desplegadas



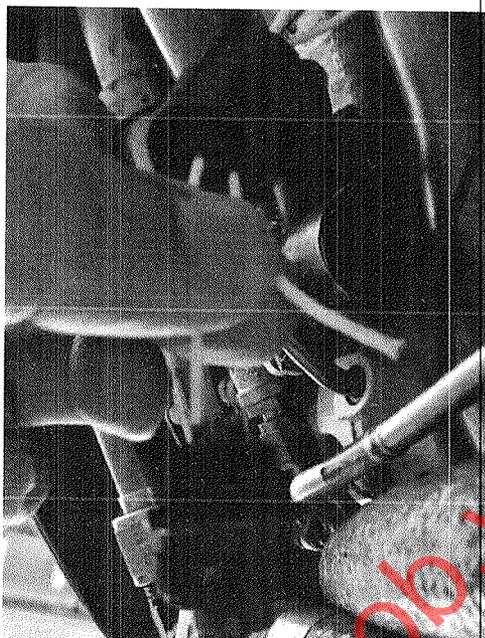
3 – Válvula Bleed Izquierda



2- Controles de presurización y máscaras de pasajeros.



4- Panel de Oxígeno y Presurización



5 Cable roto en cannon plug de Válvula Bleed derecha

Hallazgos.

1. Máscaras de oxígeno.

Al momento de realizar la inspección preliminar de la aeronave para otorgar la cesión de custodia se observaron dos estaciones de máscaras de oxígeno desplegadas.

Estos dispositivos se despliegan automáticamente cuando la aeronave sufre una pérdida de presión por encima de los 10.000 pies, se pudo constatar que la aeronave nunca supero los 2500 pies de altitud, además, no se desplegó la totalidad de las máscaras, solo en dos estaciones y el indicador de presión de oxígeno de pasajeros indicaba 1200 PSI aproximadamente, todo esto indica que el despliegue de estas mascararas no se debió a falla de despresurización.

2. Indicadores.

Se realizó chequeo operacional de los indicadores de presión y altitud de cabina, los cuales funcionaron correctamente.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), enmarcada en las investigaciones realizadas inicialmente determinó que, la **causa probable** del incidente pudo ser el factor material debido a un **cable roto en cannon plug de válvula Bleed derecha** y como **factor contribuyente**, la falta de inspección visual del sistema y sus componentes antes de la realización del vuelo.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, **emite las siguientes Medidas Preventivas:**



A la Empresa Gold Jet Corporation, C.A.

1. Implementar un procedimiento efectivo que permita la verificación regular del estado físico de los conectores, cables, y líneas rígidas o flexibles que forman parte del sistema eléctrico de las aeronaves que reciben mantenimiento en la empresa.

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 del formulario número 024/2022 de fecha 17 de mayo de 2022, reportando al sistema "ADREP" de 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 fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS.

Estados Unidos de Norte América, en su condición de **Fabricante de la aeronave**, la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) por sus siglas en el idioma inglés, como Autoridad para la Investigación de Accidentes de Aviación del Estado norteamericano a la fecha no emite respuesta alguna al respecto.

El sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**, en su condición de organismo que norma la Aviación Mundial, a la fecha no emite respuesta alguna al respecto.

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 (JIAAC)) 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, 13 junio 2022