

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 043/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN/ INCURSIÓN EN PISTA.

AERONAVE 1

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**

MODELO: **MD-81**

MATRÍCULA: **YV480T**

EXPLOTADOR: **LASER AIRLINES, C.A.**

LUGAR: **PISTA 10 L (IZQUIERDA) AEROPUERTO INTERNACIONAL**

“SIMÓN BOLÍVAR”, MAIQUETÍA, EDO. LA GUAIRA.

AERONAVE 2

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **CESSNA**

MODELO: **C560**

SIGLAS: **YV3315**

LUGAR: **PISTA 10 L (IZQUIERDA) AEROPUERTO INTERNACIONAL**

“SIMÓN BOLÍVAR”, MAIQUETÍA, EDO. LA GUAIRA.

FECHA: **25 DE JULIO DE 2022.**

HORA: **14:30 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 043/2022

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°.043/2022**. 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.**

El 25 de julio de 2022 la aeronave **C560** matrícula **YV3315** en fase de aterrizaje en la aproximación final al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, Estado la Guaira (SVMI) al comunicarse con la torre de control, el controlador de la posición tierra aire le notifica lo siguiente: La pista en uso pista 10 izquierda viento de 080 grados con 5 nudos QNH 1013 a la vista autorizado para aterrizar; aproximadamente a 3 NM en final, la tripulación visualizó una aeronave de gran envergadura ingresando en la pista 10 Izquierda cerca de la intersección E, inmediatamente pregunta a la torre de control sobre la aeronave en la pista; se trataba de la aeronave **MD-81** matrícula **YV480T** que se encontraba en fase de traslado desde el hangar de la compañía LASER hasta el puesto en la remota 10 A. Los TMA de la empresa LASER que trasladaban a la aeronave, solicitan autorización al control de superficie de la torre de control para el rodaje; la instrucción por parte del control de superficie fue: *"cruce pista a 09 vía Eco continúe sobre la 10 derecha y notifique dejando libre en Golfo"* a lo cual el TMA colacionó la instrucción; sin embargo, continuaron el rodaje hasta la pista 10 Izquierda, esta situación ocasionó una incursión en pista, motivo por el cual circula el campo YV3315 quién había sido autorizado para aterrizar previamente por la pista 10 Izquierda.

- Solicitud de la documentación y cursos realizados a los controladores de guardia para el momento del suceso
- Entrevista a los TMA de laser
- Entrevista a los controladores aéreos
- Entrevista a los pilotos al mando del YV3315
- Reunión con la gerente de SMS y el director de mantenimiento de LASER AIRLINES, C.A.

Hallazgos durante el proceso de investigación:

De la empresa LASER AIRLINES, C.A.

- El último curso de taxeo y corrida de motores, realizado en mayo de 2021 al personal de mantenimiento de Laser fue en modalidad teórica y no practica.
- No tienen un procedimiento establecido para realizar los movimientos y traslado de las aeronaves solo una lista de chequeo para el encendido.
- Los TMA que realizaban la movilización de la aeronave YV480T al momento del suceso, no estaban en conocimiento del cambio del **TWY F** a la **Pista 10 Derecha**.
- El suplemento de fecha 16 junio de 2022, cuya implementación quedaba en vigencia desde el 14 de julio del 2022, no fue distribuido o divulgado efectivamente a todo el personal.

De los servicios a la navegación aérea:

- La vigilancia no fue adecuada al momento del traslado de la aeronave YV480T.
- Los grupos de guardias están conformados por 4 personas; al momento del suceso, solo se encontraban 3 operadores (2 habilitados y 1 en entrenamiento)
- El operador de superficie ejerce adicionalmente las funciones de Flydata.
- ATIS inoperativo.
- En la carta de acuerdo establecida entre la Torre de Control y el IAAIM no se encuentra lo relativo al traslado de las aeronaves.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendientes las siguientes actividades:

1. SMS de LASER informara a la JIAAC del seguimiento de las acciones correctivas tomadas, así como la elaboración y el envío de los procedimientos implementados para la movilización de las aeronaves y las medidas tomadas, para asegurarse que la información de los nuevos

suplementos del AIP y de cualquier actividad que afecte el área de Maniobras o de Movimiento sea distribuida efectivamente a todo el personal de la Aerolínea.

2. SMS de LASER mantendrá informada a la JIAAC de los recurrentes realizados por el personal de mantenimiento.

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 LASER AIRLINES, C.A.:

- Realizar recurrente de Taxeo y corrida de motores al personal de mantenimiento, así como actualización de la fraseología aeronáutica/torre de control y uso de la lámpara de señales.
- Elaborar un procedimiento para el traslado de las aeronaves que incluya un Briefing sobre el estatus del Aeropuerto en caso de que existan trabajos o cualquier cambio en el área de Maniobras o de Movimiento.
- Enviar a la JIAAC los resultados del entrenamiento y el procedimiento elaborado.

A la Autoridad Aeronáutica de Venezuela (INAC):

- Evaluar la cantidad de los controladores que actualmente conforman el rol de guardia de los Servicios Integrados de Maiquetía de acuerdo a lo establecido en el Documento Técnico OACI 4444 con el fin de mitigar la fatiga y la carga de trabajo excesiva en el personal.
- Estudiar la posibilidad de activar el ATIS.
- Incluir en la carta de acuerdo con el IAAIM lo relativo al traslado y supervisión de las aeronaves con el fin de mitigar estos sucesos.
- Dictar a los controladores de tránsito aéreo involucrados en el evento una capacitación de actualización de no menos de 40 horas.
- Enviar a la JIAAC los resultados del entrenamiento y la Carta de Acuerdo Actualizada.

Al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (IAAIM):

- Realizar mesa de trabajo para la Revisión y Actualización de la carta de acuerdo con los Servicios a la Navegación Aérea, para incluir lo relacionado; al traslado de las aeronaves con el fin de minimizar la ocurrencia de estos eventos para contar con una vigilancia y supervisión efectiva.

NOTIFICACIÓN DEL SUCESO Y RELACIONES CON LOS ESTADOS INTERESADOS

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 JIAAC 043/2022, 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 DGST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 02 de agosto de 2022