



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 045/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: AIRBUS INDUSTRIE

MODELO: A300-B4-203

MATRÍCULA: YV560T

EXPLOTADOR: TRANSCARGA INTL. AIRWAYS, C.A

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR", MAIQUETIA,
EDO. LA GUAIRA (SVM1)

FECHA: 09 DE AGOSTO DEL 2022

HORA: 17:21 UTC



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 045/2022

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°045/2022**, 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 día 09 de agosto del 2022, la aeronave con Matrícula: **YV-560T**, Marca: **AIRBUS INDUSTRIE**, Modelo: **A300-B4-203**, Serial: **261**, perteneciente a la empresa **TRANSCARGA INTL. AIRWAYS C.A (TIACA)**, despegó a las **16:30 UTC** del **Aeropuerto Internacional Simón Bolívar** de **Maiquetía (SVMI)**, ubicado en el **estado Vargas**, con destino al **Aeropuerto Internacional "El Dorado" (SKBO), Santa Fe de Bogotá, Colombia**. Luego del despegue y en fase ascenso inicial el piloto al mando da la instrucción de subir el tren, al subir la palanca del tren de aterrizaje, se queda bloqueada y en posición neutral el mismo no se retrajo, inmediatamente se aplica el Memory Item sin obtener resultados satisfactorios por lo que se procedió a realizar el Q.R.H capítulo 10 sección 10.02 correspondiente al L/G LEVER INTERLOCKED siendo insatisfactorio, ya que la falla persistía, la tripulación canceló el destino y decidió retornar al **Aeropuerto Internacional Simón Bolívar** de **Maiquetía(SVMI)**, la aeronave aterrizó en la pista 10L sin novedad, desalojando por sus propios medios,resultando los ocupantes ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave es un **AIRBUS INDUSTRIE** de fabricación francesa, modelo: **A300-B4-203**, serial: **261**, categoría: **AVIACIÓN COMERCIAL- SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO**, Año de Fabricación: 1.983, con **tren de aterrizaje retráctil**, Motores **Turbofán General Electric**, Modelo **CF6-50C2**, según el Certificado Tipo: N° A35EU Revisión 32, de fecha 29 de Julio de 2021, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América y Peso máximo de despegue 36.600 libras.

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.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave es **OMAC-N° 536 B1 TRANSCARGA INTL. AIRWAYS C.A.**, ubicada en el **Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía (SVMÍ) en el Estado Vargas**.

Las condiciones meteorológicas para el momento del accidente en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMÍ), se encontraban normales, visibilidad ilimitada y vientos de 090/10 kts.

El piloto al mando con edad de (47 años) poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Transporte de Línea Aérea- Avión, vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, contaba con las habilitaciones de:

- Vuelo Instrumental
- Capitán A300

Con 10.680 horas totales de vuelo 6.750 horas como piloto al mando y 2.500 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso.

El primer oficial con edad de (33 años) poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Comercial-Aviación, vigente y emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, contaba con las habilitaciones de:

- Vuelo Instrumental
- Multimotores Terrestre

- Copiloto A300

Con 2.160 horas totales de vuelo y 1.190 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se elaboró notificación inicial dirigida a los Estados interesados.
- Registro fotográfico.
- Inspección de la aeronave en el sitio del suceso.
- Entrevista a los pilotos de la aeronave involucrada.
- Solicitud de la documentación de la tripulación; certificados médicos, licencias y bitácoras.
- Se solicitó a la OMAC, responsable de mantenimiento la documentación referente a últimos servicios realizados a la aeronave asociados al sistema del tren de aterrizaje, necesario para conformar el expediente del caso y como herramientas de análisis de evidencias.
- Se solicitó la documentación de la aeronave; certificado de aeronavegabilidad, matrícula, homologación acústica, licencia estación de radio y póliza de seguro.
- Se entregó **Cesión De Custodia Total De La Aeronave**.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), enmarcada en las investigaciones realizadas inicialmente determinó que, la **falla del tren de aterrizaje** fue ocasionada por el sensor proximity detector el cual se encontraba inoperativo.

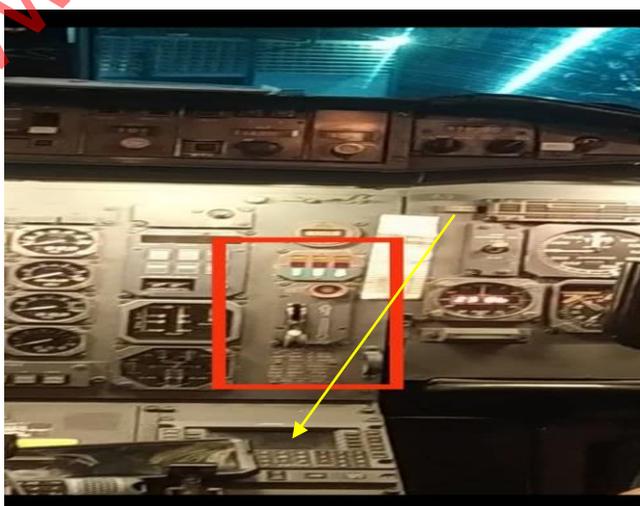


figura 1. L/G Level Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022.

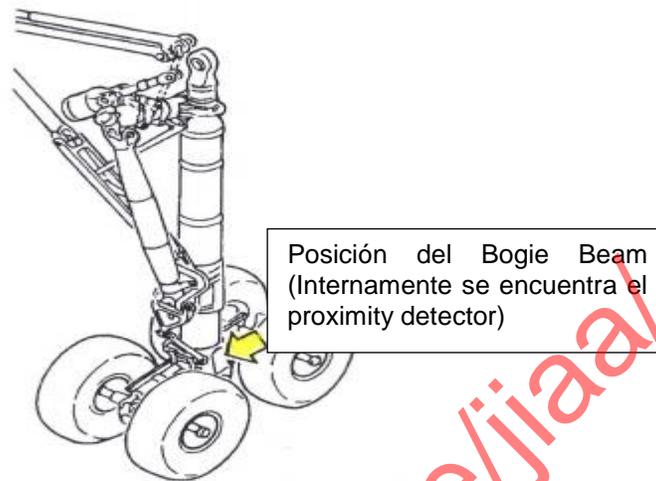


Figura 2. Posición del BogieBeam (Internamente se encuentra el proximity detector).
Fuente: AMM 32-00-00, página 405/15. **Año:** 2022.



Figura 3. Tren aterrizaje -Sensor de proximity detector. **Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental.

De conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 de la Convención de Chicago sobre la Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario **JIAAC/Nº 045/2022**, 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: el Estado de Diseño, el Estado de fabricación de los motores de la aeronave que es la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América y estados correspondientes.

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

Caracas, 22 de Agosto del 2021

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