



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 038/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **EMBRAER SA**

MODELO: **ERJ 190-100IGW**

MATRÍCULA: **YV3052**

EXPLOTADOR: **CONVIASA**

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

FECHA: **13 DE JULIO DE 2022.**

HORA: **21:14 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 038/2022

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° **038/2022**. 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 13 de julio de 2022 a las 21:14 UTC, la aeronave matrícula YV3052, fabricante: EMBRAER, S.A, Modelo: ERJ 190-100 IGW, Serial: 19000675, propiedad de CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A.(CONVIASA), con plan de vuelo desde la pista del Aeropuerto "General Manuel Carlos Piar", ubicado en Puerto Ordaz, Estado Bolívar (SVPR), con destino al Aeropuerto Internacional "la Chinita", ubicado en Maracaibo, estado Zulia (SVMC), con ochenta y seis (86) personas a bordo (piloto, copiloto y cuatro (4) tripulantes, un (1) mecánico a bordo y ochenta (80) pasajeros) y 03:00 hrs de autonomía, 01:03 hrs en ruta, con plan de vuelo instrumental con un nivel de vuelo de FL300(30.000 pies); luego de despegar del Aeropuerto "General Manuel Carlos Piar" de Guayana (SVPR) y durante el ascenso inicial el Monitor Electrónico Centralizado de la Aeronave (EICAS) mostró dos (2) avisos de precaución (color Ámbar) ambas relacionadas con la presión en las válvulas de sangrado (BLEED 1 OVERPRESS y BLEED 2 OVERPRESS), al culminar la lista de chequeo post-despegue, se inició el Manual de Referencia Rápida (QRH), al finalizar este se cancelaron las alertas, se procedió a continuar el ascenso a FL200 para monitorear la presurización, alcanzado dicho nivel se observó una nivelación en los indicadores de Altitud de Cabina y el de Presión, pasando estos luego a mostrar indicaciones conflictivas. Al evaluar las indicaciones del sistema, el tiempo de vuelo y

distancia hasta el destino, se decidió cancelar el destino final Aeropuerto Internacional “la Chinita”, (SVMC) y proceder al alternado, el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía (SVMI), Estado La Guaira, notificando dicha decisión al Centro de Control de Maiquetía (ACC MIQ) y solicitando FL120 para mantener los indicadores de Altitud de Cabina y el de Presión, aterrizando en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía (SVMI) sin novedad con todos los pasajeros ilesos y las novedades ya indicadas.

La aeronave fabricada por EMBRAER, S.A., modelo: ERJ 190-100 IGW, serial: 19000675, categoría: Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte Aéreo, Certificado Tipo: EA-2005T13-16, de fecha 30 de agosto de 2005 emitido por la Agencia Nacional de Aviación de Brasil, aeronave bimotor, con motores modelo CF34-10E6 fabricados por General Electric Engines (GE), habilitada con 109 puestos (Cinco (5) Tripulantes y Ciento cuatro (104) Pasajeros). Peso máximo de despegue 44.000 libras de empuje máximo.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC-N 431B1 CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. (CONVIASA) ubicada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía (SVMI), ubicado en el Estado La Guaira.

El piloto con 50 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/ Instrument flight
- E190 Copiloto / SIC

El copiloto con 54 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/ Instrument flight
- E190 Copiloto / SIC

Las condiciones meteorológicas eran VMC, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del suceso.
- Reporte de mantenimiento.
- Documento de la tripulación:
 - Cedula de identidad, licencia del personal aeronáutico con habilitaciones, certificado médico, Bitácora de vuelo.
- Entrevista a la tripulación.
- Documentos del explotador.
- Certificado de matrícula.
- Certificado de conformidad de mantenimiento.
- Certificado de homologación acústica.



Fotografía 1. Panel de Control al Momento de la Falla

- La OMAC-N 431B1 CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A.(CONVIASA), con la presencia de los investigadores de la JIAAC realizó las experticias y reparaciones correspondientes a la aeronave, encontrando el siguiente componente dañado:



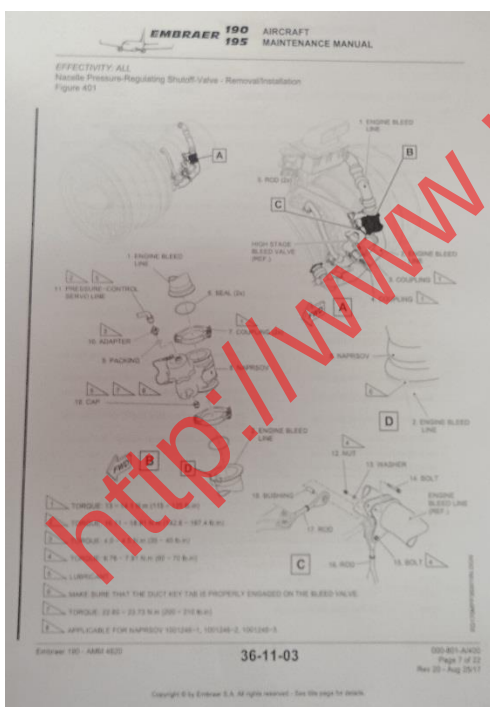
Fotografía 2. Daño en la Válvula de Sangrado



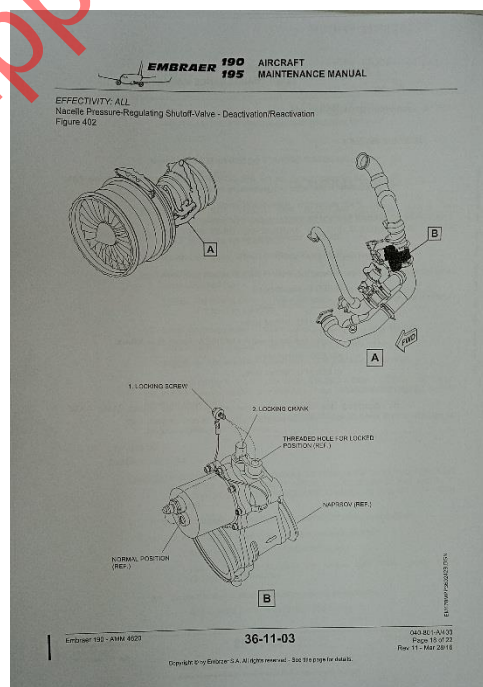
Fotografía 3. Información de Válvula Removida

PART N° 73030-1001246-1
VALA E HIGH STAGE VALVE
REF BE
MOD XXL2
SER N° 2008050985
MODEL EC70B

- El componente fue removido según Manual/ Embraer 190 – AMM 4620, pág. 04 a 06



Fotografía 4. Figura 401.
AMM 4620



Fotografía 5. Figura 402.
AMM 4620

- Se reemplaza la válvula dañada

PART N° 73030-1001246-1
VALA E HIGH STAGE VALVE
REF BE
MOD XXL2
SER N° 2010020912
MODEL EC70B

Fotografía 6. Información de Válvula Instalada

- Se entregó la Cesión de Custodia Total de la aeronave.
- Continúa el proceso de investigación y elaboración de informes.

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 JIAAC 038/2022, 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: República Federativa de Brasil.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Al momento de la realización de este informe, la Agencia Nacional de Aviación civil (Autoridad Aeronáutica de Brasil), no había enviado notificación de recepción

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, 22 de julio de 2022.