

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE GRAVE ATM/CNS

MATRÍCULA: THY224

FABRICANTE DE LA AERONAVE: Boeing Aircraft CO.

MODELO: 787-9

SERIAL: 49564

EXPLOTADOR: TURKISH AIRLINES

LUGAR: En ruta SVMI- LTFM

FECHA: 05/02/2022

HORA: 15:22 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL
DE VENEZUELA**

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°006/2022

El presente informe provisional 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.**

El día 05 de febrero de 2022, siendo las 15:22 UTC, la aeronave matrícula **THY224**, fabricante: **Boeing Aircraft CO.**, modelo: **787-9**, serial: **65812**, propiedad: **TURKISH AIRLINES** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" (SVMI)** ubicado en **MAIQUETIA, ESTADO LA GUAIRA** hacia el **AEROPUERTO DE ESTAMBUL, ESTAMBUL, TURQUÍA (LFTM)**.

Detalles del incidente por parte de CTA:

A las 15:22 UTC, despegó el **THY224**, un **B789** desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" (SVMI)** hacia el **AEROPUERTO DE ESTAMBUL (LFTM)**, siendo instruido a realizar la salida **OSMAR** y ascender a 11.000 pies (FL 110), luego se recibe el llamado del **VCH3312**, de matrícula **YV221T**, un **SW4** procedente desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL "JOSE ANTONIO ANZOATEGUI (SVBC)** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" (SVMI)**, el cual está instruido a volar con rumbo 280 y descender a 5 mil, seguidamente, se le instruye al **THY224** que continúe su ascenso hasta nivel de vuelo 370 (FL 370), sin embargo este requiere nivel final FL350, el cual es reautorizado a tomar ese nivel, informándole además que tiene un tránsito en sentido contrario a las 11 del reloj en descenso de nivel de vuelo FL160 para 5 mil pies a 15NM, el piloto afirma que tiene el tránsito a la vista, de igual forma se le proporciona información de tránsito al **VCH3312** del tránsito que tiene en sentido contrario. Sobre la posición **OSMAR** el **THY224** se le instruye que vuele con rumbo 080 para evitar un posible conflicto y mantener una separación óptima entre ambos, a lo que el piloto pregunta si vira a la izquierda o derecha, este es informado por la derecha. Al observar que el **THY224** no realiza la maniobra, se le requiere nuevamente que vire a la izquierda rumbo 080 inmediatamente, es cuando, el **THY224** vira a la izquierda informando que tuvo un **Traffic Resolution (TCAS Resolution)**.

Detalles del incidente por parte de VHC3312:

El día de hoy en el vuelo VCH3312 procedente **AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL “JOSE ANTONIO ANZOATEGUI (SVBC)”** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMÓN BOLÍVAR” (SVMI)**, cruzando el waypoints CBC en descenso y en frecuencia con Servicio de Control de Aproximación del (APP-SVMI) (120.1) dándonos la siguiente instrucción... “VCH 3312 vuela rumbo 270 y descenso para 5.000”, el controlador tenía en frecuencia el vuelo de Turkish Airlines con destino y rumbo desconocido por nosotros, aparentemente este vuelo tenía curso conflictivo con nosotros, que debió ser confirmado y alertado, de lo único que escuchamos fue la siguiente instrucción del APP-SVMI... “Turkish XXX FLIGHT HEADING 060 IMMEDIATELY”, fue en ese momento que pudimos observar de manera visible el viraje y maniobra evasiva del Turkish Airlines.

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

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso.**
- **Se obtuvo la siguiente documentación de las tripulaciones involucradas en el suceso en ambas aeronaves (Piloto y Copiloto):**
 - ✓ Cédula de Identidad.
 - ✓ Licencias
 - ✓ Certificados médicos.
 - ✓ Recurrentes y simuladores.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de ambas aeronaves:**
 - ✓ Certificado de Matrícula.
 - ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.
 - ✓ Certificado de Explotador.
 - ✓ Control de aviónica.
 - ✓ Licencia de Radio frecuencia.
 - ✓ Certificado de Homologación Acústica.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación del Servicio a la Navegación Aérea :**
 - ✓ Entrevista del CTA involucrado en el suceso.
 - ✓ Licencia y Certificado Médico.

- ✓ Grabación de voz.
- ✓ Revisualización.
- ✓ Copia de las cintas de progreso.
- ✓ Copia del registro oficial.

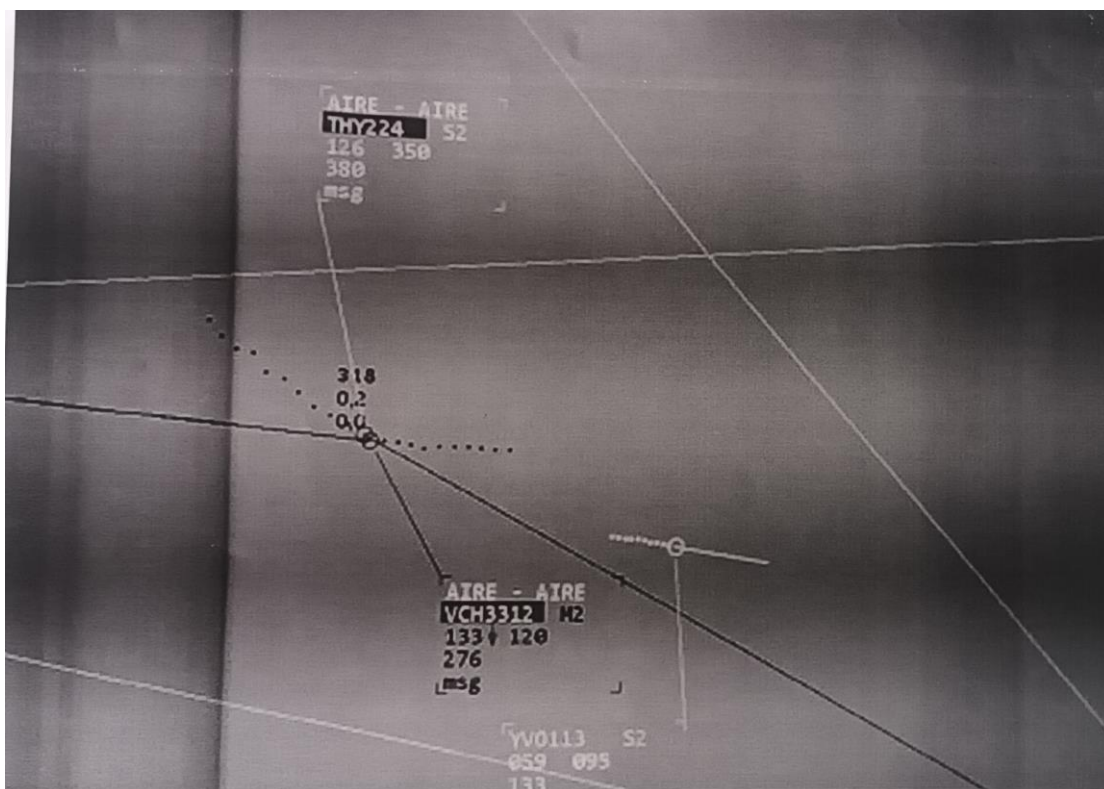


Figura 1. Alerta del sistema ASMAC en el Control de Aproximación de Maiquetía

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2022

La Junta Investigadora De Accidentes e Incidentes De Aviación Civil (JIAAC), a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite la siguiente medida preventiva:

Al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Servicios a la Navegación Aérea:

Se recomienda Realizar al CTA involucrado una capacitación de Actualización de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica vigente.

Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación del caso.

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 05 de Febrero del 2023

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>

CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de
Miranda, Torre MPPT, Piso
20, Dirección General de la
Oficina Administrativa de
Seguridad del Transporte,
Municipio Chacao, Estado
Miranda - Caracas –
Venezuela

Visítenos: (Web):
<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>

Llámenos: (Telf.): +58
412-1554942 / 0212-
20133906 / IP 212336

o Escribanos: (Mail):
jiaave@gmail.com



“El investigador es indagar, escudriñar, preguntar, explorar vigilar, supervisar, ensayar, comprobar, etc., por lo tanto el investigador se sitúa frente a los hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis