

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV3027

FABRICANTE DE LA AERONAVE: GATES LERJET

MODELO: 35A

SERIAL: 49564

EXPLOTADOR: AERO LINK, C.A

LUGAR: En ruta SVSA-SVCS

FECHA: 23/04/2022

HORA: 19:25 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°019/2023

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°.019/2022**. 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 23 de Abril de 2022, siendo las 15:30 UTC, la aeronave matrícula **YV3027**, fabricante: **GATES LERJET**, modelo: **35A**, serial: **117**, propiedad: **AERO LINK, C.A** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO SAN ANTONIO DEL TACHIRA “GENERAL JUAN VICINETE GOMEZ” EDO. TACHIRA (SVSA)** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “OSCAR MACHADO ZULOAGA”** ubicado en **CHARALLAVE, EDO. MIRANDA (SVCS)**, inició la carrera del despegue con cinco (05) personas a bordo (Piloto, copiloto y dos (02) tripulantes de cabina) y tres (03) pasajeros, con un tiempo estimado en ruta de una hora (1hr), 4.400 libras de combustible y 3 horas de autonomía.

A las 16:00 UTC, en fase de crucero a nivel de vuelo FL 350` la aeronave presentó un problema de mal funcionamiento de la **“VALVE BLEED AIR SHUTOFF”** (aire caliente que viene del motor hacia la cabina) por lo cual la tripulación de mando inmediatamente aplica el procedimiento establecido en el **QRH** y solicita al Centro de control de Área de Maiquetía descender a nivel de vuelo FL150 para disminuir la presión y diferencial de cabina una vez estabilizada la presurización el Cap. al mando cancela el aeropuerto de destino y procede al aeropuerto internacional Arturo Michelena (SVVA) por seguridad. La aeronave aterriza sin novedad los pasajeros ilesos y la aeronave sin daños. Peso máximo de despegue de la aeronave 8.290kg

La aeronave fabricada por **GATES LEARJET CORPORATION**, modelo: **35A**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **PRIVADO/USO COORPORATIVO**, Certificado Tipo: **N° 013745**, emitido por la **FAA, Federal Aviation Regulations** de fecha **01 de Diciembre de 2020**.



La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**Nº de Control 013745**) emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, fabricación y diseño EEUU, Sus motores son de Marca: GARRET, Modelo: TFE731-2-2B, con un empuje máximo de C/U 3.500lbf. El peso máximo de despegue es de 8.290kg. La aeronave efectuaba un vuelo hasta el Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga, en la cual por el mal funcionamiento del componente (Valve Bleed Air Shutoff)

La **Organización De Mantenimiento De Aeronáutica Civil (OMAC)** que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N 483. AERO STYLOS ADF, C.A.** ubicada en el **AEROPUERTO METROPOLITANO, OCUMARE DEL TUY.**

La tripulación de vuelo estaba conformada por el piloto, poseía certificación médica y licencia aeronáutica vigentes emitidas por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, el mismo tenía una experiencia de 12.385,8 horas totales y 472 horas en el modelo de aeronave involucrada en el suceso.

El primer oficial, poseía certificación médica y licencia aeronáutica vigentes emitidas por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, el mismo tenía una experiencia de 2.773,4 horas totales y 260 horas en el modelo de aeronave involucrada en el suceso

Las condiciones meteorológicas según el METAR, eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo instrumentales (IFR) en los VECTORES de la ruta asignada por el controlador del ATC del aeropuerto de salida.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso.**
- Se realizó entrevista y llenado de formato de entrevista para Piloto.
- **Se obtuvo la siguiente documentación de la tripulación involucrada en el suceso (Piloto y Copiloto):**
 - ✓ Cédula de Identidad.
 - ✓ Licencias
 - ✓ Certificados médicos.
 - ✓ Recurrentes y simuladores.
 - ✓ Copias de las Bitácoras.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV3027:**
 - ✓ Certificado de Matrícula.

- ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.
- ✓ Certificado de Explotador.
- ✓ Licencia de Radio frecuencia.
- ✓ Certificado de Homologación Acústica y Póliza de Seguros.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación de la OMAC N°483: AERO STYLOS ADF, C.A.**
 - ✓ **Certificado de OMAC**
 - ✓ **Lista de capacidades.**
 - ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV2945:**
 - Control de directivas de aeronavegabilidad.
 - Control del cumplimiento de mantenimiento programado.
 - Control de componentes.
 - Orden de mantenimiento.
 - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
 - Certificado de conformidad de mantenimiento.
 - ✓ Se entregó la cesión de custodia total con retención de productos aeronáuticos DGOAST/2022/N°0018.

Durante la inspección para validación de las acciones correctivas de mantenimiento, en referencia al reporte “Falla **VALVE BLEED AIR SHUTOFF**”, en fase de crucero, según lo establecido en el manual de mantenimiento, se realizaron las siguientes actividades.

- Se cambio el componente “VELVER-BLEED AIR SHUTDFF” Del lado izquierdo.

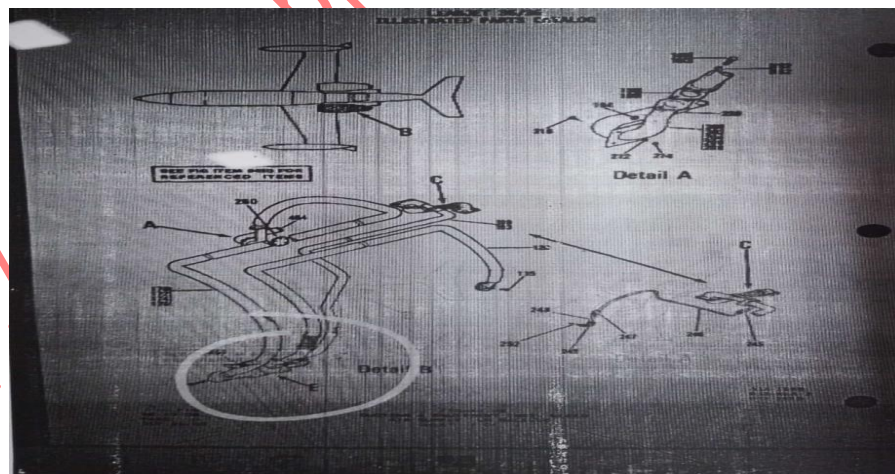


IMAGEN 1.
Learjt 35/35 Ilustrated Parts Catalog

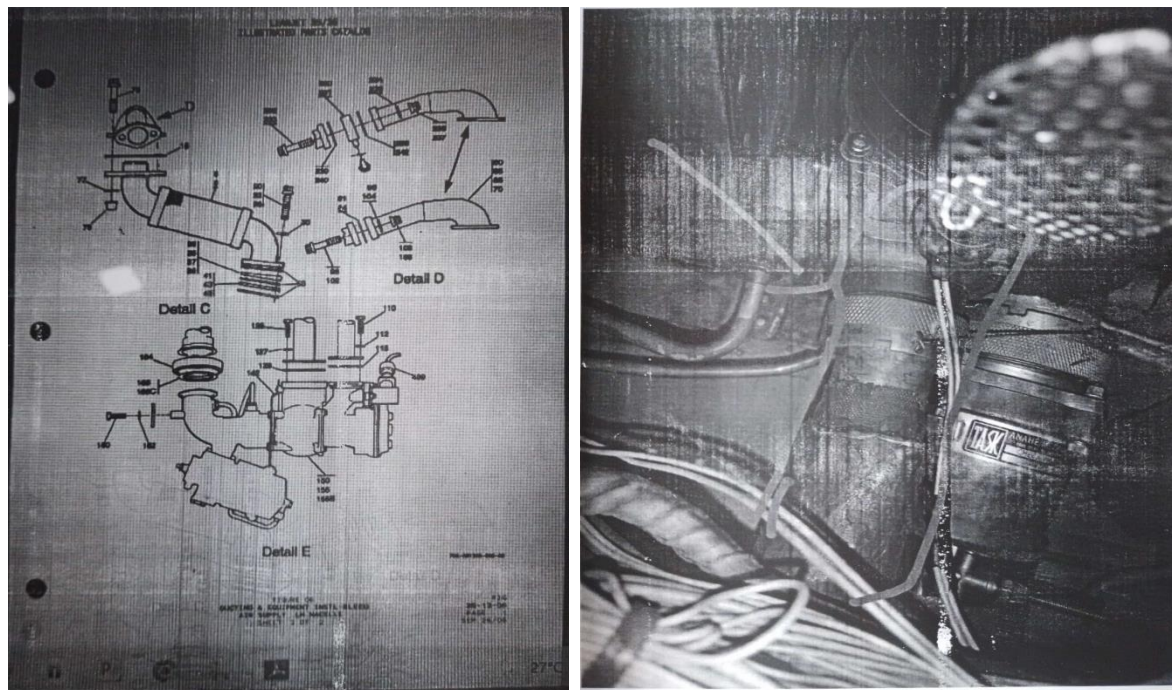


IMAGEN 2
LEARJET 35/36 ILLUSTRATED PARTS CTALDS

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:

AERO STYLOS, C.A.:

Realizar el mantenimiento respectivo según manual de procedimiento de todo el sistema eléctrico de la flota.

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 23 de Abril del 2023

<http://www.mppt.gob.ve/jjaac/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