

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV562T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: AIRBUS

MODELO: A300-B4-203

SERIAL: 274

EXPLOTADOR: TRASCARGA INTL AIRWAYS, C.A.

LUGAR: En ruta SVMI- SKBO

FECHA: 08/04/2021

HORA: 07:30 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°008/2021

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°.008/2021**. 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 08 de abril del 2021, siendo las 07:30 UTC, la aeronave matrícula **YV562T**, fabricante: **AIRBUS**, modelo: **A300-B4-203**, serial: 274, propiedad: **TRANSCARGA INTL AIRWAYS, C.A** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR"(SVMI)** ubicado en **MAIQUETIA, ESTADO LA GUAIRA** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONALEL DORADO, BOGOTA, COLOMBIA. (SKBO)**, inició la carrera de despegue con seis (06) personas a bordo, con un tiempo estimado en ruta de una hora treinta minutos (1,30min), 38.400 libras de combustible y 2,50 horas de autonomía.

El vuelo se efectuó normalmente por espacio de 02:06 horas aproximadamente hasta las 07:04 UTC, en fase de aproximación final, fue accionada la palanca para extender los trenes de aterrizaje y los mismos no accionaron, después de varios intentos fallidos la tripulación decidió coordinar con el ATC para dirigirse al norte de la estación con el objeto de realizar listas de chequeo y de verificación siendo infructuosos los intentos, decidieron ejecutar el procedimiento manual establecido en el QRH



para proceder extender los trenes de aterrizaje por gravedad, al obtener la indicación de tren asegurado, la tripulación procedió informar a la torre de control haber resuelto el inconveniente pero indicando que, por el procedimiento realizado perderían la capacidad de operar el sistema de Nose Wheel Steering como advertencia indicada en el QRH. Siendo las 07:30 UTC la aeronave es autorizada aterrizar logrando hacerlo normalmente y después del recorrido de aterrizaje se detuvo al final de la pista 10/28 por steering del tren de nariz inoperativo, fue remolcada hasta la plataforma remota en SVMI. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave fabricada por **AIRBUS**, modelo: **A300-B4-203**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación Comercial–Servicio Público de Transporte Aéreo**, la aeronave es bimotor de fuselaje ancho para 9 ocupantes incluyendo piloto al mando, primer oficial e Ingeniero de Vuelo por ser destinada para carga, fabricada por Airbus Industries, modelo: A300-B4-203, serial: 274, categoría: CAT I, Certificado Tipo: A.172 emitido por la EASA, equipada con tren de aterrizaje retráctil, dos motores turbofán de alta derivación de gas turboeje, Marca de los motores: General Electric, Modelo de los motores (2): CF6-50C2, Serial de los motores: ESN LH 455751 y ESN RH 455822, capacidad máxima de combustible de 106.896 libras para un peso máximo de despegue de 363.000 libras.

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°536, TRANSCARGA INTL AIRWAYS, C.A.** Ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "GRAL. JOSE ANTONIO ANZOATEGUI", LOTE "A", HANGAR H24-22, BARCELONA, ESTADO ANZOÁTEGUI.**

El piloto al mando poseía certificación médica y licencia de TLA aeronáutica Nro. 12.461.680 vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental A300 Capitán/PIC; 2400 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso, 10.732 horas como piloto al mando, horas totales 13.615.

El primer oficial poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial Avión aeronáutica Nro. 20.190.889 vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las



siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental A300 Copiloto/SIC; 600 horas como copiloto en el modelo involucrado en el suceso, horas totales 1.570.

Las condiciones Meteorológicas existentes en el lugar del suceso y zonas aledañas a las 07:30 UTC del día 08/04/2021, no fueron contribuyentes en el suceso, sin embargo, según información obtenida de Aviation Weather Center, vientos provenientes desde los 080° (Nor Este) con intensidad de 6 nudos, visibilidad horizontal ilimitada, temperatura del campo y punto de rocío sin indicación medida, QNH de 1014. En general dentro del área en estudio se presentaron condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea y para efectuar vuelos bajo la regla IFR. Durante

. 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.
 - ✓ Copia de las Bitácoras.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV562T:**
 - ✓ Certificado de Matrícula.
 - ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.
 - ✓ Certificado de Explotador.
 - ✓ Licencia de Radio frecuencia.
 - ✓ Certificado de Homologación Acústica.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación de la OMAC N°536, TRANSCARGA INTL AIRWAYS, C.A.**
 - ✓ **Certificado de OMAC**
 - ✓ **Lista de capacidades.**
 - ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV562T:**
 - 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 DGOAST/2021/N°0015.

Durante la inspección para validación de las acciones correctivas de mantenimiento, en referencia al reporte “Falla del tren de carga”, durante la carrera de despegue. Slip #10864, se realizaron las siguientes actividades:

1. Organizar el plan de trabajo a seguir, para convalidar la documentación existente en la OMAC con los asentamientos realizados en los libros de avión.
2. Se realizó fijación fotográfica de la aeronave.
3. Se efectuó inspección y chequeo de la electroválvula 3GA del tren de aterrizaje según procedimientos del manual de mantenimiento de la aeronave. N° 32-31-12 de las páginas de la 601 a la 603 y en cumplimiento de lo especificado en el manual de caza falla o aislamiento de fallas, en cumplimiento del procedimiento 32-30-00 páginas 108 del manual de caza falla.
4. Se realizaron videos de las evaluaciones ejecutadas al sistema de steering y de retracción y despliegue de compuertas de los trenes de aterrizaje como evidencias.
5. Se solicitó a la OMAC, un compendio de documentación adicional de evidencias requerimiento necesario para conformar el expediente del caso y como herramienta de análisis de evidencias.

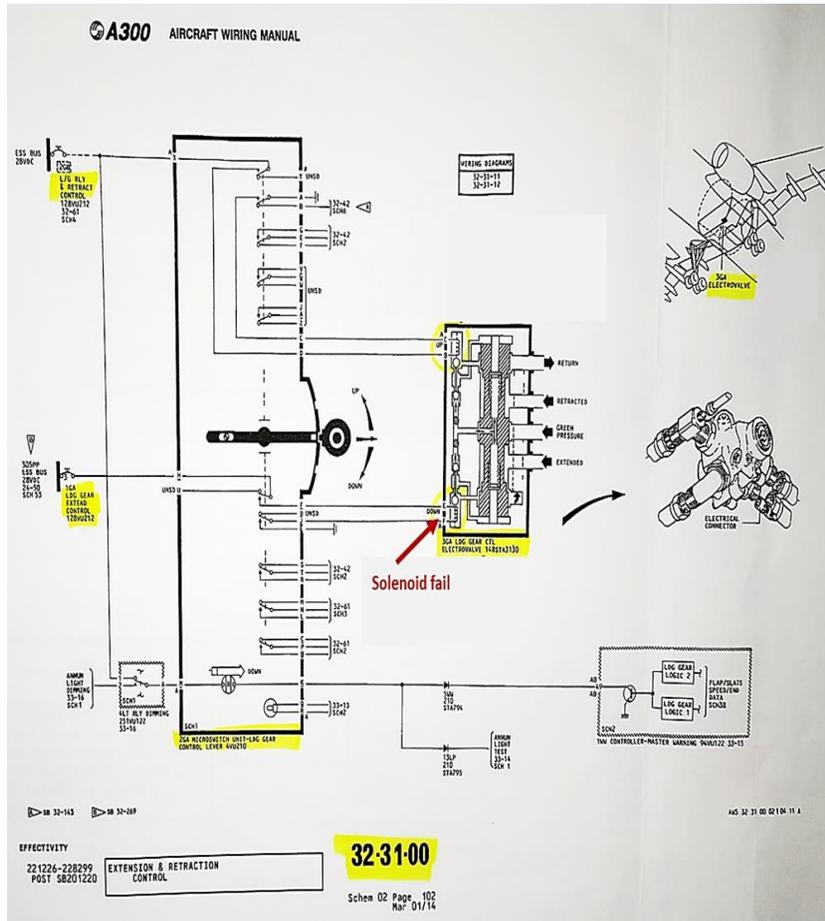


Imagen 1.
Extensión & Retraction

Causa Probable: mal funcionamiento de la electro válvula que activa el sistema de retracción y extensión de los trenes de aterrizaje, motivado a la falla del solenoide de extensión al no recibir la señal eléctrica correspondiente por sulfatación del conector eléctrico que lo energiza.

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:

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 08 de abril del 2022

<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