

EXPEDIENTE 028/2021

# INFORME PROVISIONAL

## INCIDENTE SCF-NP

**MATRÍCULA:** YV562T

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** Airbus Industrie

**MODELO:** A300-B4-203F

**SERIAL:** 274

**EXPLOTADOR:** Transcarga Intl Airways, C.A (TIACA).

**LUGAR:** En fase de ascenso (SVMI – SKBO)

**FECHA:** 21/08/2021

**HORA:** 23:45 UTC



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

## INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 028/2021

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°.028/2021**. 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 **21 de agosto de 2021**, siendo las **23:30 UTC**, la aeronave matrícula: **YV562T** fabricante: **AIRBUS INDUSTRIE**, modelo: **A300-B4-203F**, serial: **274**, propiedad: **TRANSCARGA INTL. AIRWAYS C.A.** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLIVAR" (SVM)** ubicado en **MAIQUETIA, ESTADO LA GUAIRA** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTA, DISTRITO CAPITAL, REPUBLICA DE COLOMBIA (SKBO)**, con tres (3) personas a bordo (Piloto, copiloto e ingeniero de vuelo), inicio carrera de despegue con un tiempo estimado en ruta de una hora y dieciséis minutos (1,16min), 55,800 libras de combustible y 5 horas de autonomía.

A las 23:41 UTC, En fase de ascenso a nivel de vuelo **FL170**, la tripulación se percata del encendido de las luces de advertencia de falla del **Attitude and Direction-ATT** de ambos instrumentos indicadores de actitud de vuelo del **Horizonte Artificial-ADI**. Al verificar los instrumentos se observó una diferencia de **5°** en el ángulo de cabeceo entre los equipos del

Capitán y el Primer Oficial. El Capitán advirtió mal tiempo en la ruta solicitando al **Centro de Control de Área (ACC-SVMI)** volar directo a la posición **KIKAS**, a **35 MN** de **SVMI** recibió instrucciones de virar y cuando comenzó el viraje se desplegaron banderas del **Flight Director-FD** en ambos instrumentos **ADI**, desconectándose automáticamente el **Piloto Automático-AP**. Se observó una diferencia de **10°** de banqueo entre ambos **ADI**. Habiendo iniciado el procedimiento de corrección de fallas según el **Quick Reference Handbook-QRH**, al realizar cruce de los instrumentos con la **Perilla Selectora-Attitude Switching**, donde no hubo resultados satisfactorios. Se comenzó a volar en base al **Horizonte Stand By-HSB** y referencias visuales, observado diferencias entre el terreno y lo indicado por el instrumento. El Capitán decidió regresar al aeropuerto de salida solicitando al Centro de Control de Área maquetia vectores de radar, una vez iniciado el descenso se recuperó la funcionalidad de los instrumentos. Finalmente, la aeronave completó el aterrizaje a las 00:57UTC sin ninguna otra novedad. Resultando la Tripulación (3) ilesa y la aeronave sin daños (**SCF-NP**).

La aeronave fabricada por **AIRBUS INDUSTRIE**, modelo: **A300-B4-203F**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación Comercial-Servicio Público de Transporte Aéreo**, Certificado Tipo: **FAA A35EU**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**N° de Control 012919**) 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: **Francia**, con una capacidad para **48.1 / 54.6** toneladas de carga, sus dos motores **Turbofan** ubicados en la parte inferior de las alas, son **General Electric**, modelo **CF6-50C2**, con un empuje máximo de **51.800 lb.**, Envergadura de **44,85 m (147,14 ft)**, y peso máximo de despegue de **313.056 kg (690.170,34lb)**. La aeronave es de uso comercial para transporte de carga.

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 331: AIRPORT SHUTTLE RDN 3510, C.A.** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLIVAR"**. **RAMPA 24, MAIQUETIA, ESTADO VARGAS**.

El piloto al mando con 64 años de edad, poseía certificación médica y licencia de piloto transporte de línea aérea- avión comercial, instructor de vuelo instrumental simulado, vigentes y emitidas

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 Capitán A30B y 1.911 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 3.592 horas totales.

El copiloto al mando con 38 años de edad poseía certificación médica y licencia de piloto comercial – avión, emitidas 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, copiloto A30B

El Ingeniero de Vuelo poseía certificación médica, licencia de Mecánico de a Bordo con habilitación en A30B, experiencia de vuelo de 849 horas todas cumplidas en A30B como Ingeniero de vuelo.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 5 KT de la dirección 70°, visibilidad ilimitada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía (SVMI).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso.**
- Se realizó entrevista y llenado de formato de entrevista para la tripulación.
- **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 Bitácoras.
  - ✓ Certificados de capacitación inicial y recurrente en el equipo
- **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.
  - ✓ Póliza de seguro.
  - ✓ Lista de pasajeros.
  - ✓ Plan de vuelo.
  - ✓ Reporte meteorológico en toda la trayectoria del vuelo.
  - ✓ Factura de suministro de combustible.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación de la OMAC-N 331: AIRPORT SHUTTLE RDN 3510, 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.
      - Certificado de peso y balance.
      - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
      - Certificado de conformidad de mantenimiento.
      - Certificados de control de equipos de aviónica.

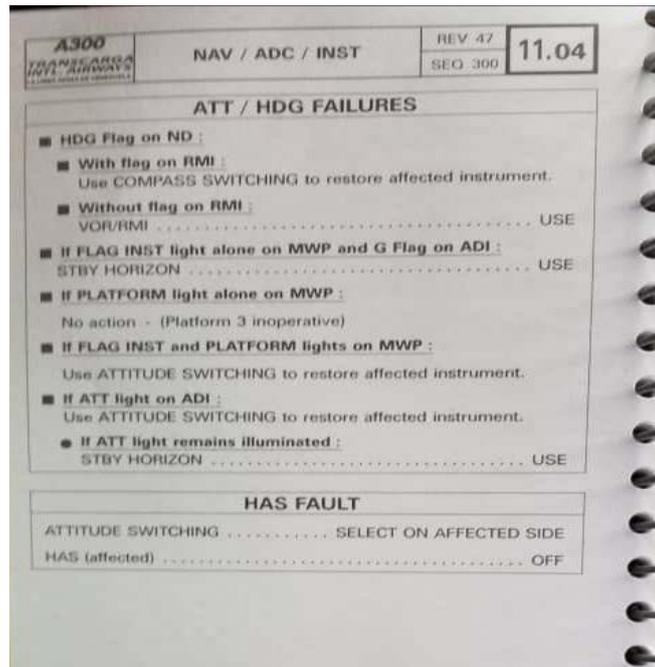
Durante la inspección para validación de las acciones correctivas de mantenimiento, en referencia al reporte "falla en los instrumentos de ayuda a la navegación, desconectándose el piloto automático y el director de vuelo" y siguiendo las instrucciones del manual de mantenimiento, se realizaron los siguientes procedimientos:

1. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la cabina de mando de la aeronave. Se realizó el procedimiento establecido en el manual de mantenimiento, para diagnosticar condición de funcionamiento del instrumento indicador de actitud de vuelo de la aeronave.
2. En la cabina de mando de la aeronave con la lista de chequeo del QRH a mano, se revisaron los procedimientos seguidos en caso de falla del ADI.
3. Evaluación por parte de la Dirección de Seguridad Operacional y Calidad del Explotador.
4. Se entregó Cesión de Custodia Total de la Aeronave al explotador.

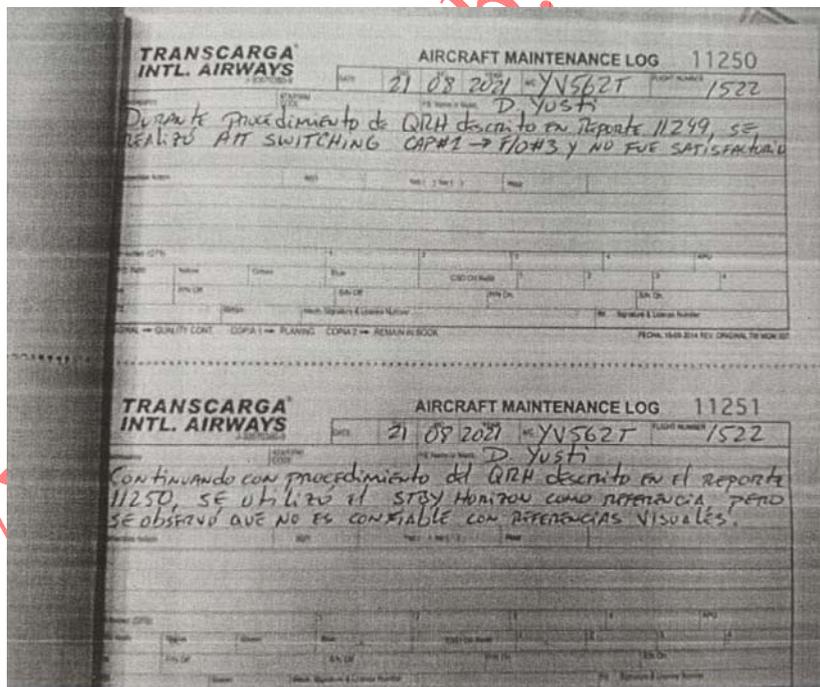


**Imagen 1:** Procedimientos de chequeo de instrumentos indicadores de actitud del panel del piloto y del copiloto

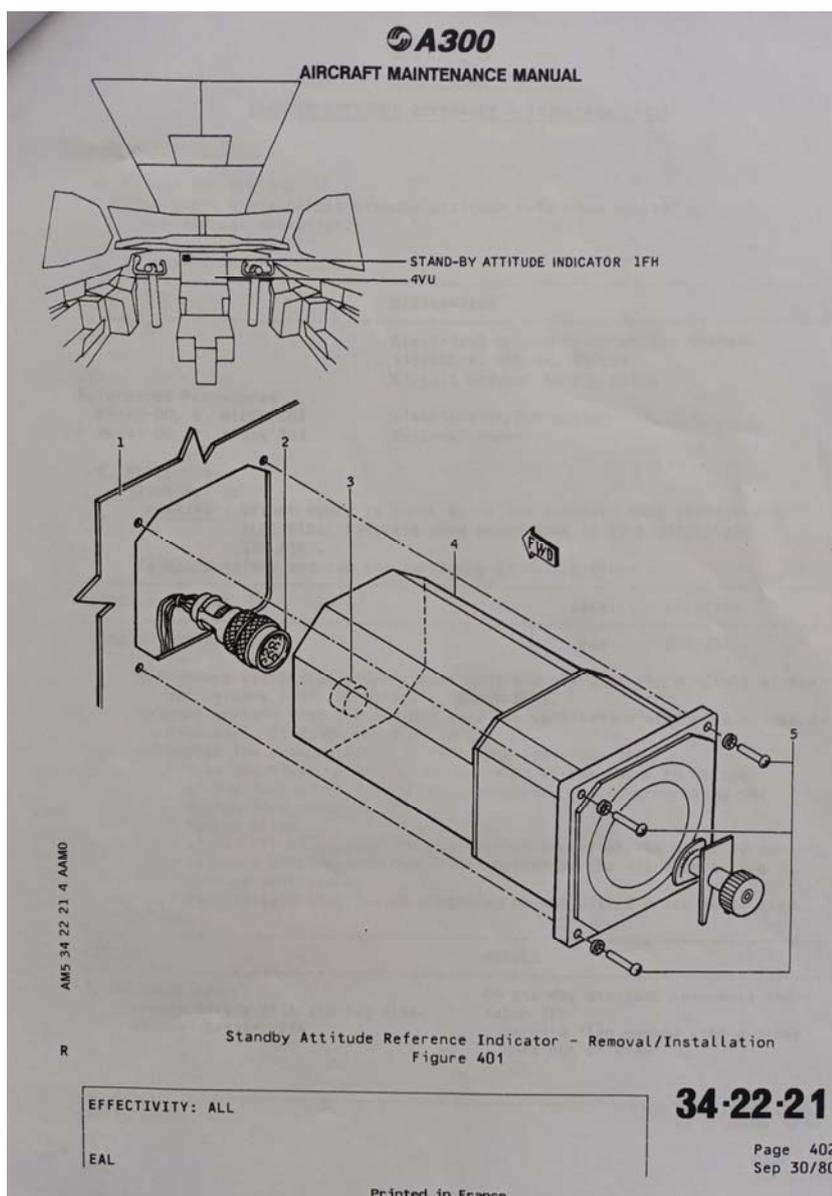
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021



**Imagen 2:** QRH – Procedimientos en caso de falla del indicador de actitud de vuelo  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021

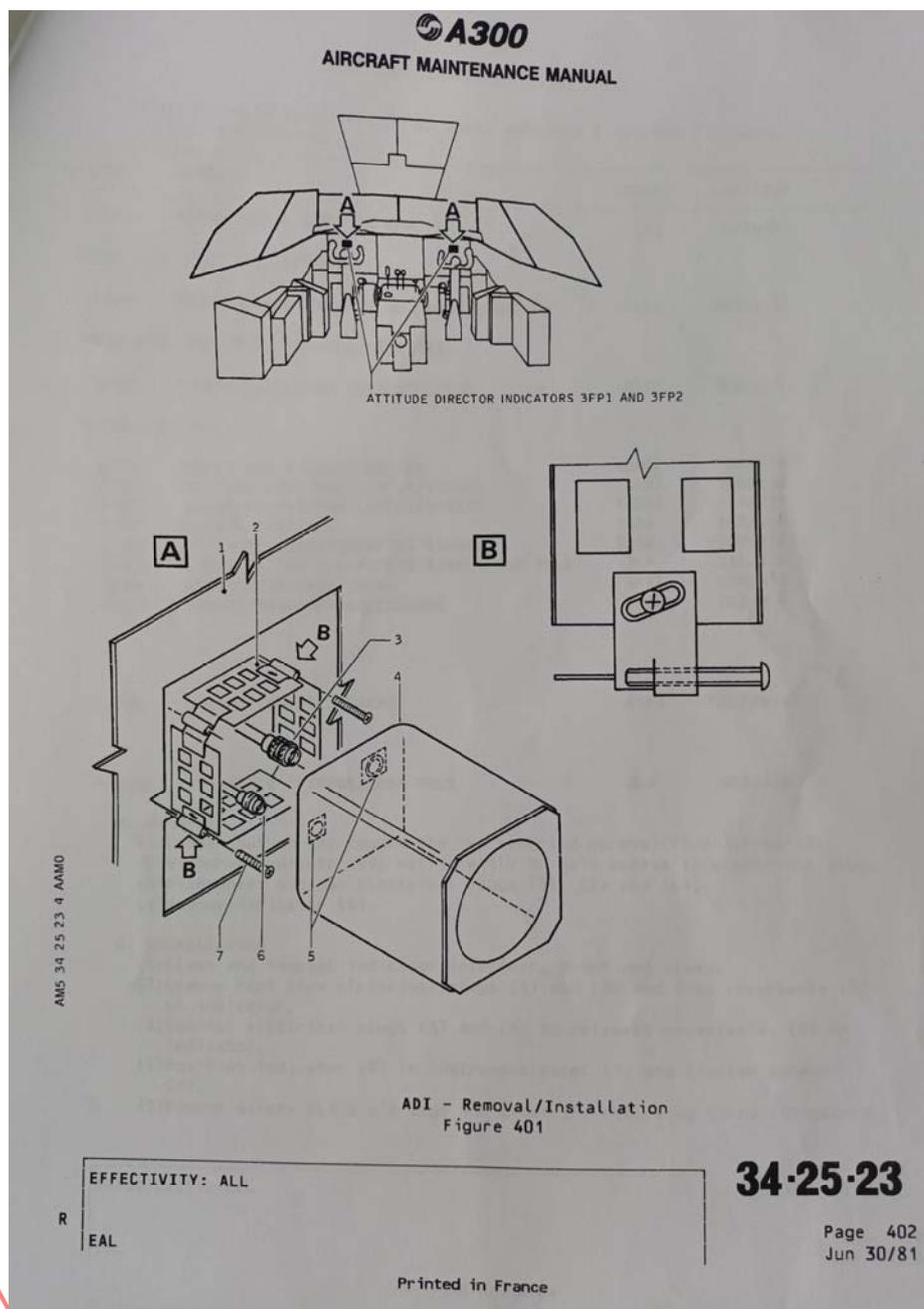


**Imagen 3:** Aircraft maintenance log N° 11250  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021



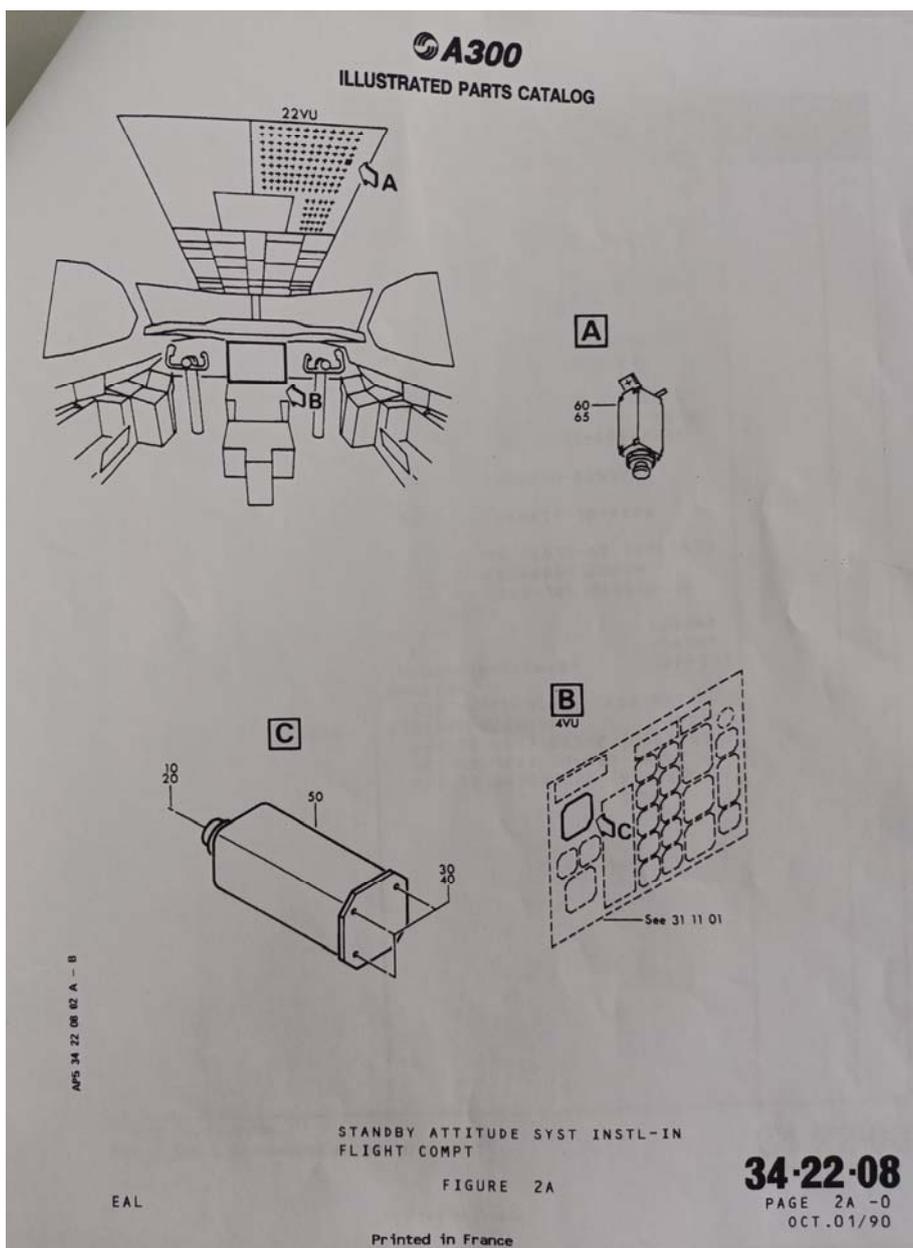
**Imagen 4:** Manual de Mantenimiento 34-22-21 Standby Attitud Reference Indicator – Removal / Installation

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021



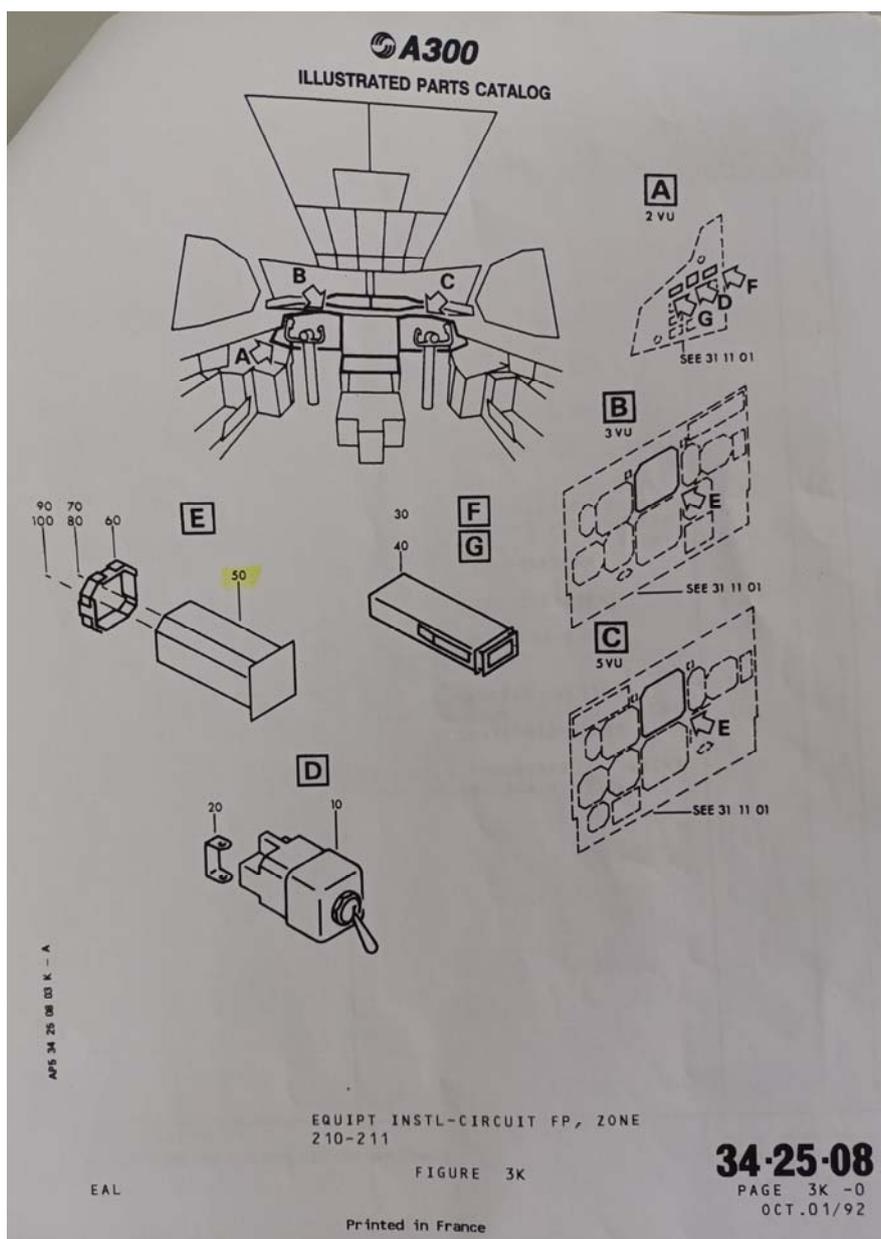
**Imagen 5:** Manual de Mantenimiento 34-35-23 Attitude Director Indicator 3FP1. 3FP2 – Removal/Instalation

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021



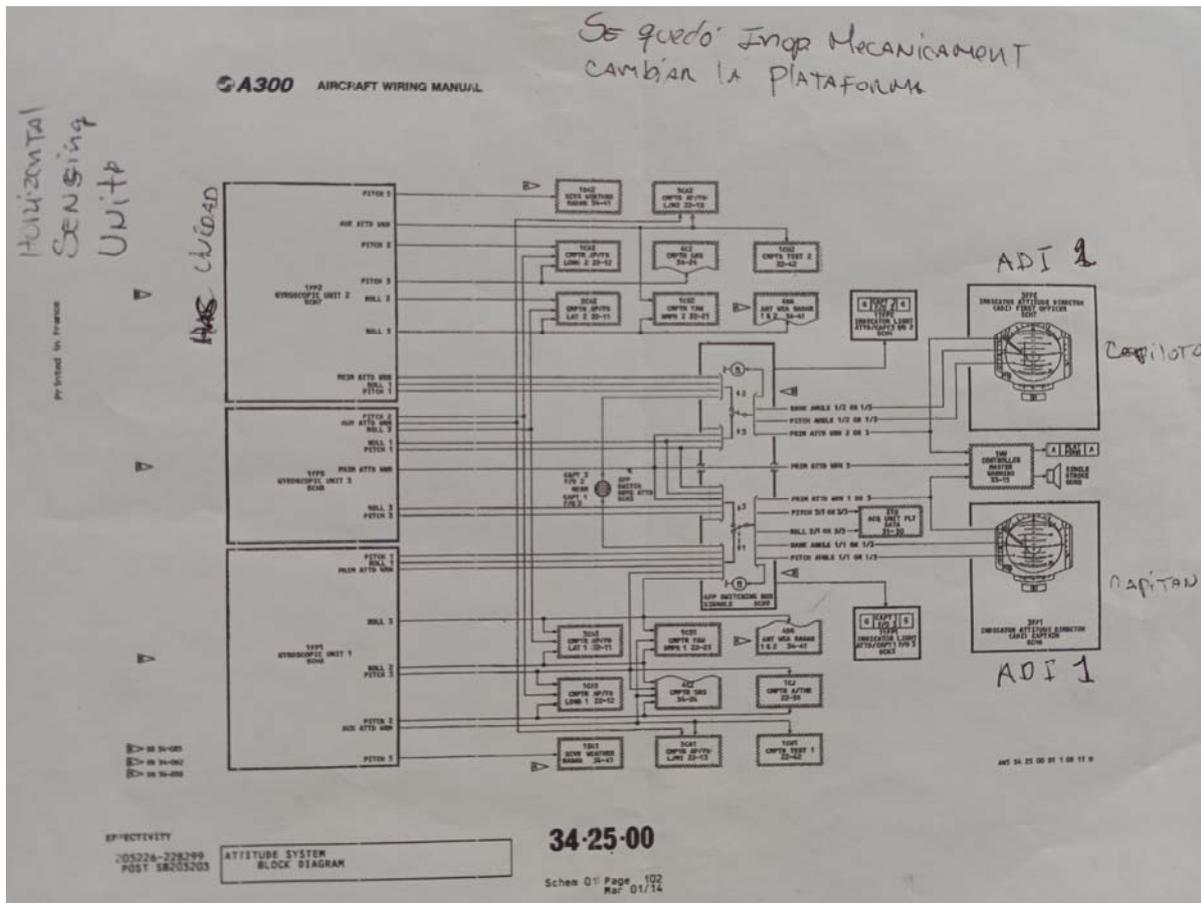
**Imagen 6:** Manual de Mantenimiento 34-22-08 Standby Attitude SYST

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021



**Imagen 7:** Manual de Mantenimiento 34-25-08 Equipt Instl-Circuit FP, Zone 210-211

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021



**Imagen 8:** Manual de Mantenimiento 34-25-00  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021

La Junta Investigadora De Accidentes E Incidentes De Aviación Civil (JIAAC), y en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa a la aeronave pudo determinar lo siguiente:

- Bajo las experticias realizadas en los instrumentos de navegación, los instrumentos indicadores de actitud del piloto (ADI) del piloto, copiloto y reserva fallaron; bajo indicación del manual de mantenimiento, este componente requiere ser reemplazado, además el reemplazo de las unidades giroscópicas se realizó de acuerdo a las órdenes de trazabilidad necesarias para su correcta aeronavegabilidad.

**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 21 de Agosto de 2022

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](mailto: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 hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis