

EXPEDIENTE 034/2021

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV2966

FABRICANTE DE LA AERONAVE: Embraer

MODELO: ERJ 190-100 IGW

SERIAL: 19000485

EXPLOTADOR: Consorcio Venezolano de Industrias
Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A.

LUGAR: En ruta SVMG - SVVA

FECHA: 30/08/2021

HORA: 20:58 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°034/2021

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°.034/2021**. 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 **30 de Agosto de 2021**, siendo las **20:48 UTC**, la aeronave matrícula: **YV2966** fabricante: **EMBRAER**, modelo: **ERJ 190-100 IGW**, serial: **19000485**, propiedad: **CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "GENERAL EN JEFE SANTIAGO MARIÑO" (SVMG)** ubicado en **EL YAQUE, ESTADO NUEVA ESPARTA** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "ARTURO MICHELENA", VALENCIA, ESTADO CARABOBO (SVVA)**, con noventa y siete (97) personas a bordo (Piloto, copiloto, cinco (3) tripulantes de cabina y (2) extra crew) y ochenta (80) pasajeros, inicio carrera de despegue con un tiempo estimado en ruta de cuarenta y tres minutos (0:43 min), 16,314 libras de combustible y 4 horas de autonomía.

A las 20:48 UTC, al momento del despegue, por encima de 400 FT, subiendo el tren de aterrizaje, se encendió en la cabina la indicación **Bleed 1 Fail**, la tripulación realizó el **abnormal check list** de dicha falla, eliminándose la indicación del **EICAS (Pantalla multifuncional)**, minutos después

se volvió a presentar la indicación con el mensaje persistente, realizando la lista correspondiente, teniendo como limitación volar por encima de **31.000 FT** (lo especifica QRH), estando a **18.000 FT** se da otra indicación de **Bleed 2 Leak**. La tripulación, tomando en consideración que la lista indicaba que si la otra Bleed fallaba debían encender el **APU** y nivelar a **15.000 FT**, solicitó al Centro de Control de Área Maiquetía descender a **15.000 FT** y luego a **13.000 FT** notificando que retornaría al aeropuerto de salida. Se completa la lista de chequeo, aterrizando sin novedad, desalojando por sus propios medios con sus ocupantes ilesos, la aeronave sin daños y con la falla anteriormente mencionada (**SCF-NP**).

La aeronave fabricada por **EMBRAER**, modelo: **ERJ 190-100 IGW**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación Comercial–Servicio Público de Transporte Aéreo**, Certificado Tipo: **N° 2005T13-27** emitido por **ANAC-Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba Aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**N° de Control 013192**) 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: **Brasil**, con una capacidad para **98-114** pasajeros, sus dos motores **Turbofan** ubicados en la parte inferior de las alas, son **General Electric**, modelo **CF34-10E**, con un empuje máximo de **20.000 lb.**, Envergadura de **28,72 m (94,3 ft)**, y peso máximo de despegue de **51.800 kg (114.199 lb)**. La aeronave es de uso comercial para transporte de pasajeros.

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 431: CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS (CONVIASA)** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMÓN BOLIVAR”, HANGAR CONVIASA, MAIQUETIA, ESTADO VARGAS**.

El piloto al mando con 31 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 E190 y 379 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el

suceso y 2.900 horas totales.

El copiloto al mando con 44 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 E190.

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 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.
 - ✓ Bitácora.
 - ✓ Certificados de capacitación inicial y recurrente en el equipo
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV2966:**
 - ✓ 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 431: CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS (CONVIASA)**

- ✓ **Certificado de OMAC**
- ✓ **Lista de capacidades.**
- ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV2966:**
 - 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 "indicación bleed 1 fail, limitados a volar por encima de 31.000 FT (indicación de QRH) y luego indicación de bleed 2 Leak, encendiendo APU" y siguiendo las instrucciones del manual de mantenimiento, se realizaron los siguientes procedimientos:

1. Se reemplazaron E-Seal, incopel de la Nacelle Pressure Regulating shutoff valve del motor N #2 de acuerdo al AMM 36-11-03 Task 36-11-03-000-801A y Task 36-11-03-400-801-A bajo el Slip N° 00123518

VUELO N°	ESTACION	MATRÍCULA	DÍA	MES	AÑO	N°	ATA	ITEM	PÁG.	CAT
2352	MTA	2966	30	08	21	00123518				
REPORTE						ACCIÓN CORRECTIVA:				
Bleed 2 Leak						SE REEMPLAZARON E-SEAL, INCOPEL DE LA NACELLE PRESSURE REGULATING SHUTOFF VALVE DEL MOTOR #2 DE ACUERDO AL AMM 36-11-03 TASK 36-11-03-000-801A Y TASK 36-11-03-400-801-A				
ATA		CAPITAN FIRMA		COMPONENTE		POS. 2				
TRANSFERIDO A DM/HIL?		LOG N°		P/N OFF		P/N ON				
SI <input type="radio"/> NO <input type="radio"/>		1159290		13100-300		13100-300				
VENCE		ACEITE		MECÁNICO LIC. Y FIRMA		RELEASE STA		INSPECTOR LIC. Y FIRMA		
INSPECTOR LIC. Y FIRMA		1 2 3 4/APU		WILSON Y... 5598230		PIH IV FECHA: 30-08-21		[Firma]		

Imagen 1: SLIP N° 00123518
Fuente: OMAC – N°431 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:

- La causa probable del suceso fue la falla E-Seal, incopel de la Nacelle Pressure Regulating shutoff valve del motor N #2.
- Se verificó el reemplazo del E-Seal e Incopel en la Nacelle Pressure Regulating

Shutoff Valve del Motor N#2 operando satisfactoriamente.

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 30 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



“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