

EXPEDIENTE 008/2020

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE GRAVE SCF-NP

MATRÍCULA: YV3476

FABRICANTE DE LA AERONAVE: Gates Learjet Corporation

MODELO: 55

SERIAL: 022

EXPLOTADOR: Aeroservicios Lear 55, C.A.

LUGAR: En ruta SVSR-SVCS

FECHA: 16/02/2020

HORA: 17:40 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°008/2020

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°.008/2020**. 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 **16 de Febrero de 2020**, siendo las **17:20 UTC**, la aeronave matrícula: **YV3476** fabricante: **GATES LEARJET CORPORATION** modelo: **55**, serial: **022**, propiedad: **AEROSERVICIOS LEAR 55, C.A.** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO NACIONAL “LAS FLECHERAS” (SVSR)** ubicado en **SAN FERNANDO DE APURE, ESTADO APURE** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “OSCAR MACHADO ZULOAGA, UBICADO EN CHARALLAVE, ESTADO MIRANDA (SVCS)**, con cuatro (4) personas a bordo (Piloto, copiloto) y dos (2) pasajeros, inicio carrera de despegue con un tiempo estimado en ruta de cuarenta minutos, y 4.000 libras de combustible con 2:30 horas y 30 minutos de autonomía.

A las **17:40 UTC**, durante su fase de ruta (**SVSR – SVCS**) a nivel de crucero, con **FL 210**, a **34 NM** del aeropuerto de salida, la tripulación se percata de humo en la parte inferior derecha de la cabina de mando, la tripulación decide retornar a **SVSR** notificando al centro de control de área, de

maquetía que declaraba la emergencia. La aeronave aterrizó sin ningún contratiempo, resultando los pasajeros ilesos y la aeronave con ligeros daños. (**SCF-NP**).

La aeronave fabricada por **GATES LEARJET CORPORATION**, modelo: **55**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación General – Uso Corporativo**, Certificado Tipo: **FAA A10CE**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**Nº de Control 013224**) 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**, con una capacidad para **10** pasajeros, sus dos motores **Turbofán** ubicados en la parte posterior de la aeronave, son **Garrett**, modelo **TFE-731-3A-2B**, con un empuje máximo de **3.700 lb.**, Envergadura de **13,35 m (43,79 ft)**, y peso máximo de despegue de **8.845 kg (63.976 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 483: AERO STYLOS A.D.F C.A.** ubicada en el **OCUMARE DEL TUY, ESTADO MIRANDA**.

El piloto al mando con 38 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 Vuelo Instrumental, habilitación Tipo CL60, LJ35 y LJ55 como Capitán, C500 y C550 como Copiloto y 3.000 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 4.200 horas totales.

El copiloto al mando con 28 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: en Vuelo Instrumental, habilitación Tipo LJ60 y LJ55 como Capitán

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Nacional "Las Flecheras" (SVSR).

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.
 - ✓ 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 YV3476:**
 - ✓ 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 la OMAC-N 483: AERO STYLOS A.D.F. C.A:**
 - ✓ **Certificado de OMAC**
 - ✓ **Lista de capacidades.**
 - ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV3476:**
 - 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 “se detectó humo en la parte inferior derecha de la cabina de mando” bajo la cesión de custodia total de la aeronave DGOAST/2020/N° EXP 008/2020 y siguiendo las instrucciones del manual de mantenimiento, se realizaron los siguientes procedimientos:

1. Inspección visual en la cabina de la aeronave

Se constató que el humo tuvo su origen en un cable eléctrico ubicado en el panel de instrumentos del lado derecho, el cual estaba dañado por estar sometido a altas temperaturas. Este cable alimenta la iluminación del instrumento que indica la altura de cabina, en el panel del sistema de presurización. La causa probable de la alta temperatura, es el aumento de la intensidad de corriente al producirse un contacto con tierra, del punto de soldadura que une el cable con el instrumento, ya que se aprecia en el chasis de soporte metálico que sostiene el panel, la huella del chispazo cuando éste toca el punto de soldadura. Esto ocurrió debido a la ausencia del aislante que debe ser colocado para recubrir el punto de soldadura y los cables, con el objeto de evitar cualquier contacto con el bastidor.

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 se pudo determinar lo siguiente:

- Se determinó que la causa más probable del humo presenciado en la cabina fue el corto circuito ocurrido en el punto de soldadura de unión de un cable al rozar con el chasis de soporte de los instrumentos, siendo el factor contribuyente la ausencia de material aislante que pudiera cubrir el punto de soldadura con los cables.

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

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 16 de febrero de 2021

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