

EXPEDIENTE 039/2023

INFORME

INCIDENTE SCF-PP

MATRÍCULA: YV2953

FABRICANTE DE LA AERONAVE: EMBRAER S.A.

MODELO: ERJ 190 – 100 IGW

SERIAL: 19000643

EXPLOTADOR: CONSORCIO VENEZOLANO DE
INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS,
S.A.

LUGAR: A NIVEL DE CRUCERO EN EL FIR CURACAO,
DURANTE LA RUTA SVM I - MUHA

FECHA: 22/07/2023

HORA: 17:22 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 039/2023

El presente informe preliminar 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° 039/2023**, 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 22 de julio de 2023 a las 17:22 UTC, la aeronave matrícula YV2953, fabricante: EMBRAER S.A., Modelo: ERJ 190 – 100 IGW, Serial: 19000643, propiedad de CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. (CONVIASA), con plan de vuelo desde Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar”, Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI), con destino al Aeropuerto Internacional “José Martí”, ubicado en La Habana, Cuba (MUHA), con sesenta y ocho personas a bordo (piloto, copiloto, dos (2) técnicos de mantenimiento aeronáutico, tres (3) tripulantes de cabina, un (1) despachador y sesenta (60) pasajeros), la aeronave al estar nivelada a 28.000 pies (FL280) dentro de la Región de Información de Vuelo (FIR-CURACAO) la tripulación activa el sistema Anti Hielo, seguidamente, se activó la alarma de Bleed Valve 1 fail (Válvula de Sangrado) ubicada en el motor N1. La tripulación efectúa la lista de chequeo, pero, en ese momento se activa la alarma Bleed 2 Fail, es por eso que la tripulación efectúa los procedimientos del Quick Reference Handbook (QRH) por falla simultanea de la Bleed Valve, notificando al Control de Tránsito Aéreo de Curazao la cancelación del plan de vuelo y el retorno al aeropuerto de salida, Maiquetía (SVMI) efectuando los protocolos correspondientes, aterrizando sin novedad en Maiquetía (SVMI) con los pasajeros, tripulación ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores Turbina, fabricado por EMBRAER S.A. modelo ERJ 190 – 100 IGW, serial N° 19000643, categoría transporte, Certificado Tipo EA-

MPPT-JIA-F020



2005T13-16 de fecha 30 Agosto 2005, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados debajo de las alas, fabricados por General Electric Engines, modelo CF34-10E6 con un empuje máximo de 17040 lbs cada uno. El peso máximo de despegue es de 51800 Kg (114199.45 lb).

La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad emitidas por la Unidad Administrativa especial de aeronáutica Civil como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAC N° 431 CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS (CONVIASA), ubicada en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", Hangar CONVIASA, Maiquetía, Estado La Guaira.

La organización de Mantenimiento que se encargara de las revisiones, reparaciones y mantenimiento de la aeronave será la OMAC N° 431 CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS (CONVIASA), ubicada en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", Hangar CONVIASA, Maiquetía, Estado La Guaira

El piloto con 37 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Unidad Administrativa especial de aeronáutica Civil, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental / Instrumental Flight
- E190 Capitán / PIC

El copiloto con 34 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Unidad Administrativa especial de aeronáutica Civil, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental / Instrumental Flight
- E190 Copiloto/ SIC



- C550 Copiloto/ SIC

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 0 KT, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del suceso.

2. Solicitud de la documentación completa de la tripulación a bordo:

- o Cédula de Identidad de la Tripulación
- o Licencias.
- o Certificados Médicos.
- o Copias de las bitácoras.
- o Plan de vuelo.

3. Se solicitó copias de los documentos al explotador del YV1699:

- o Certificado de matrícula.
- o Certificado de Aeronavegabilidad.
- o Licencia de estación de radio de la aeronave.
- o Homologación Acústica.
- o Póliza de Seguros.
- o Plan de vuelo.

4. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la OMAC-N 431 CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS (CONVIASA):

- o Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
- o Lista de capacidades aprobada de la OMAC
- o Control de componentes de la aeronave
- o Registro de mantenimiento de la aeronave
- o Control de mantenimientos programados de la aeronave.

5. Se realiza Air Bleed System Operational Test al sistema #1 según AMM 36-00-00-710-801, con resultados satisfactorios



6. Se realiza prueba 36-11-00-810-833-A y se realiza cambio de High Stage Bleed Valve de acuerdo con el AMM 36-11-01-000/400-801-A, posterior se realiza prueba del sistema con resultados positivos.
7. Se realizó Operational Test de acuerdo al AMM 30-11-00-710-810-A/500, operando el Sistema Anti Ice sin novedad.

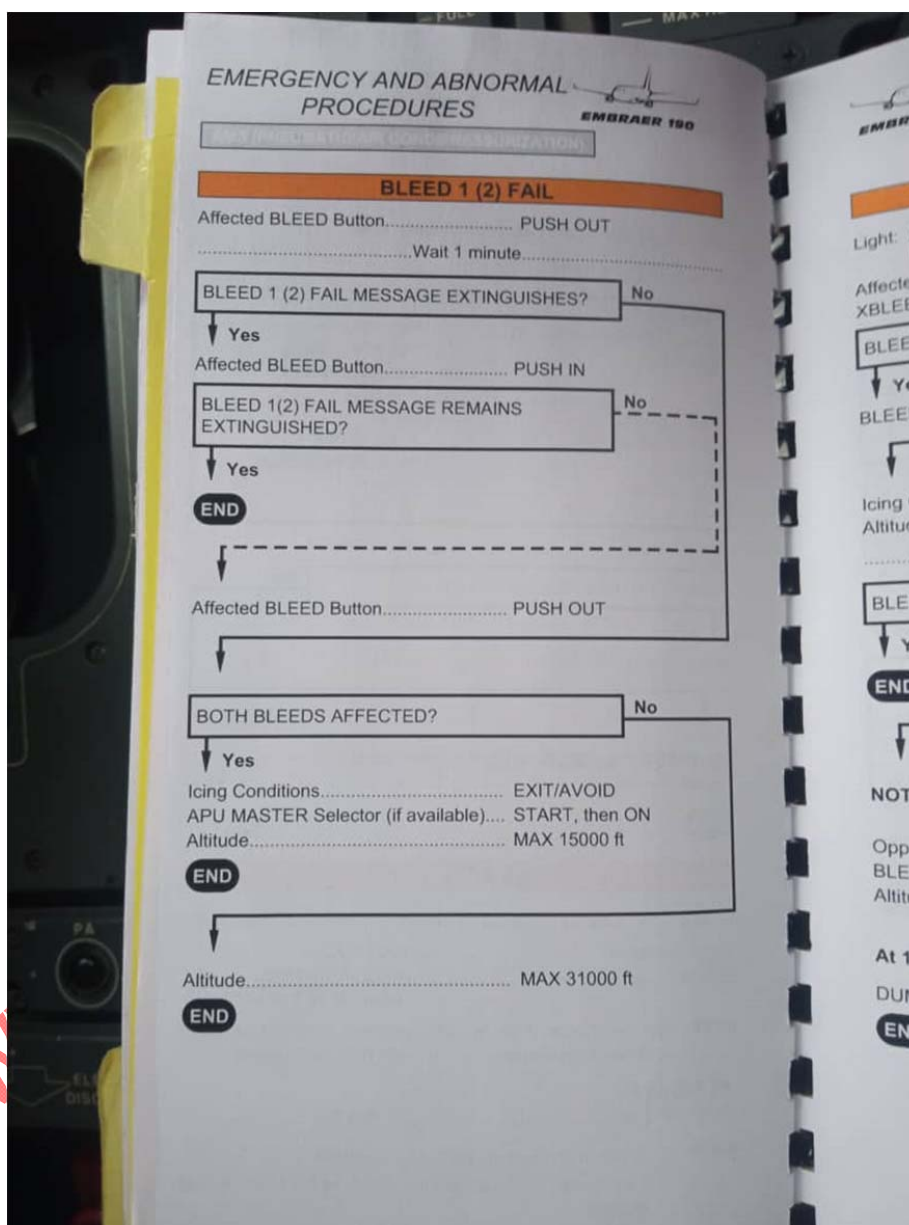


Imagen 1: Quick Reference Handbook para falla simultanea del Bleed Valve
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

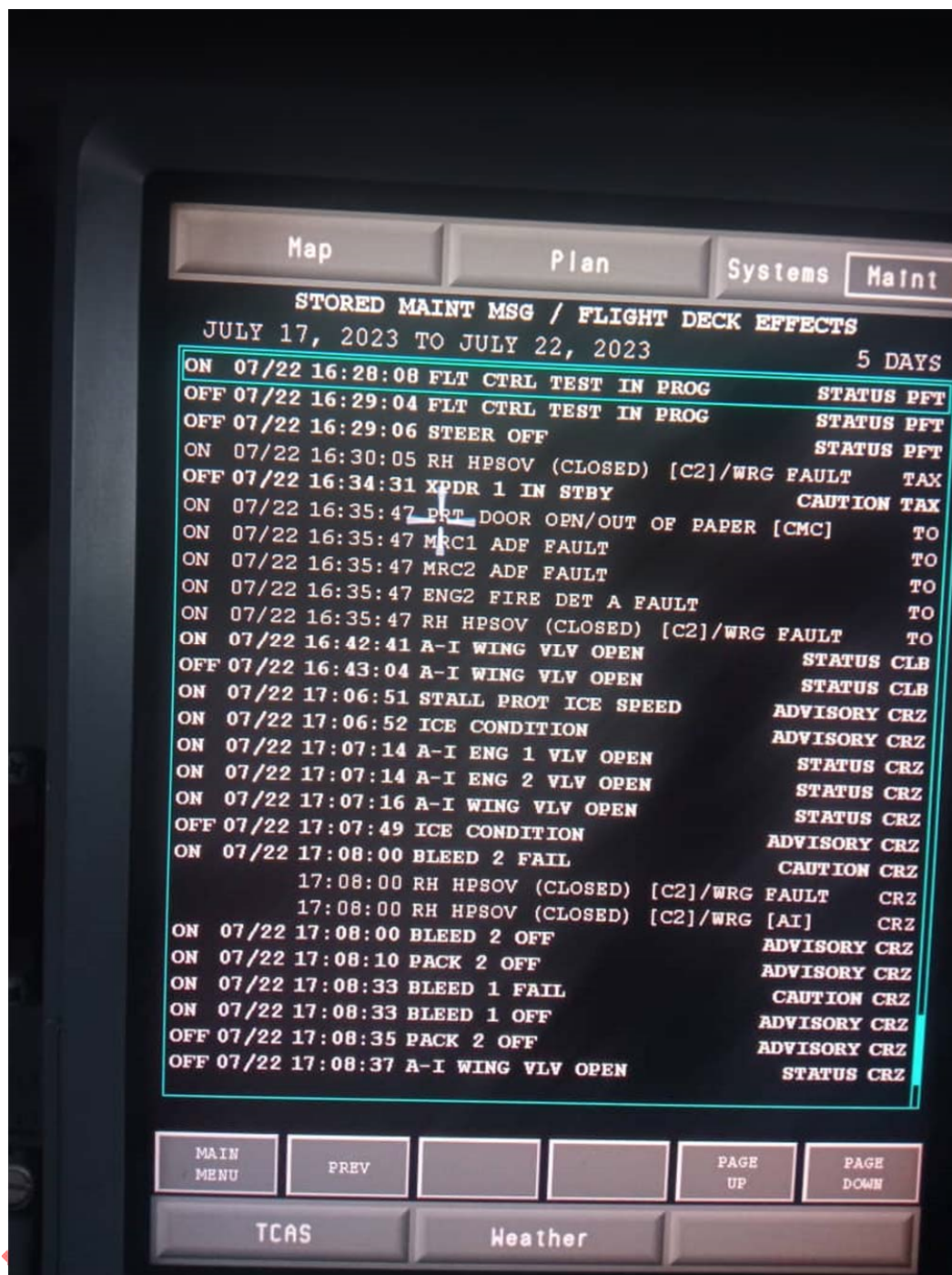


Imagen 2: Test al sistema #1 según AMM 36-00-00-710-801

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023

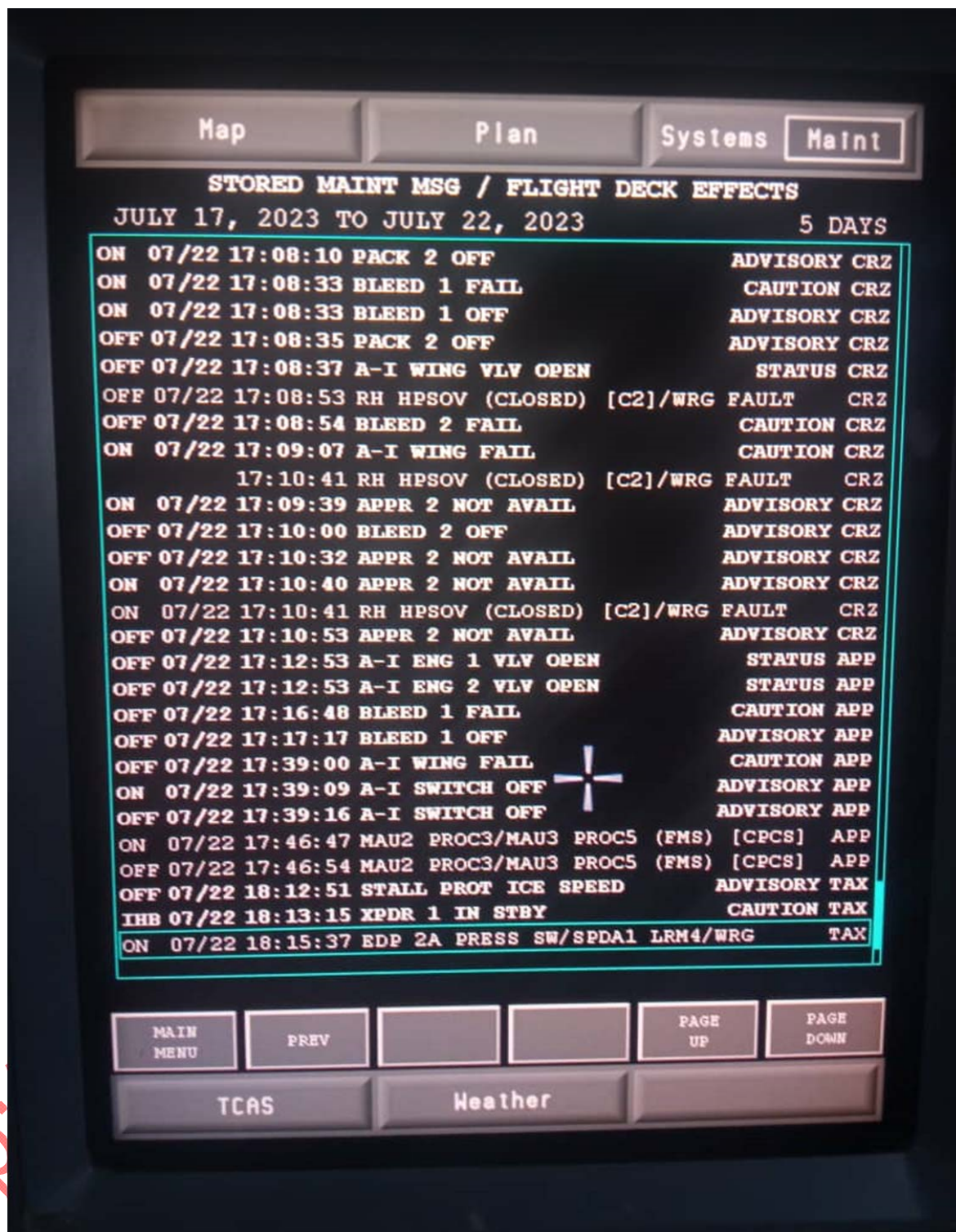
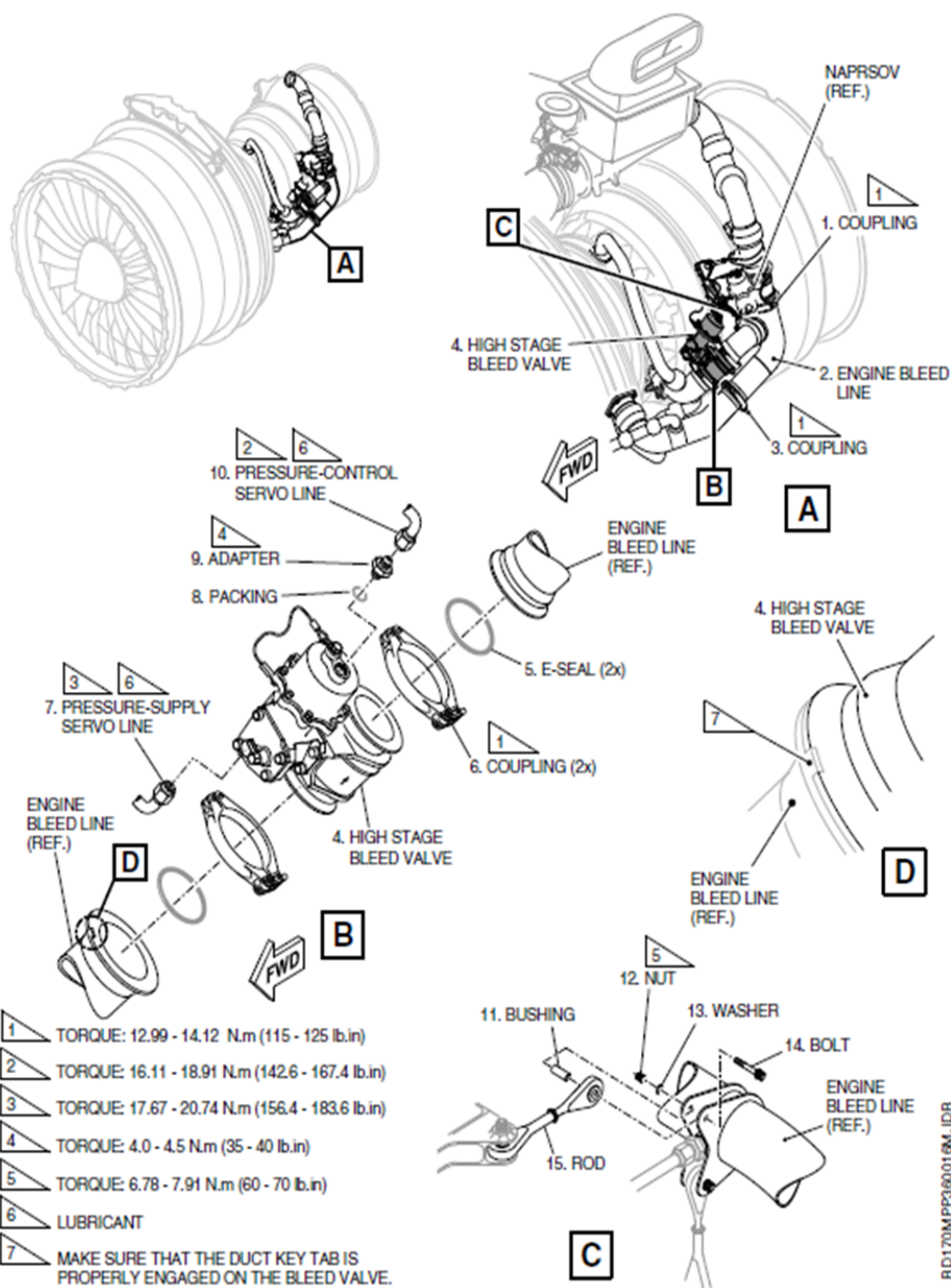


Imagen 3: Test al sistema #1 según AMM 36-00-00-710-801

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023



Embraer 190 - AMM 4620

36-11-01

000-801-A/400
Page 6 of 28
Rev 46 - Oct 25/19

Imagen 4: realiza cambio de High Stage Bleed Valve de acuerdo con el AMM 36-11-01-000/400-801-A

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

MPPT-JIA-F020

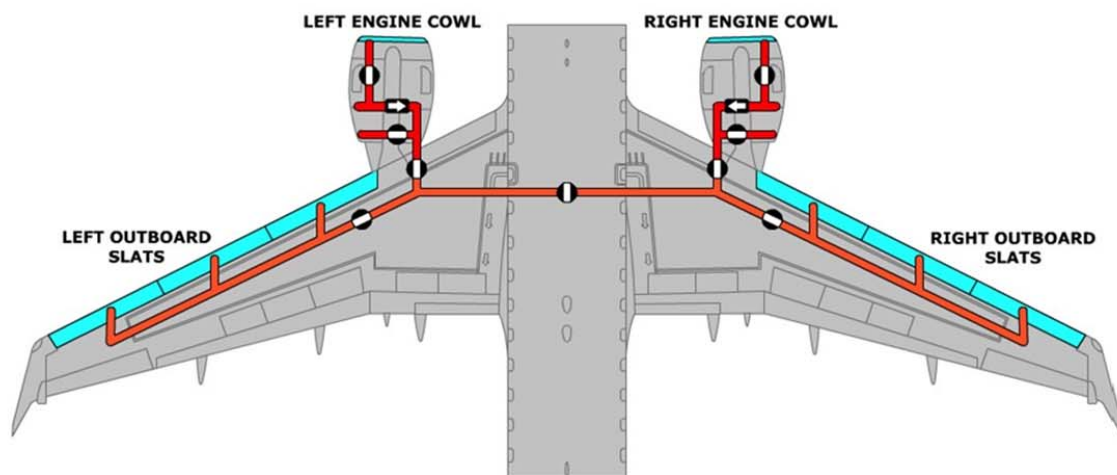


Imagen 5: Esquema de funcionamiento del Sistema Anti Hielo

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

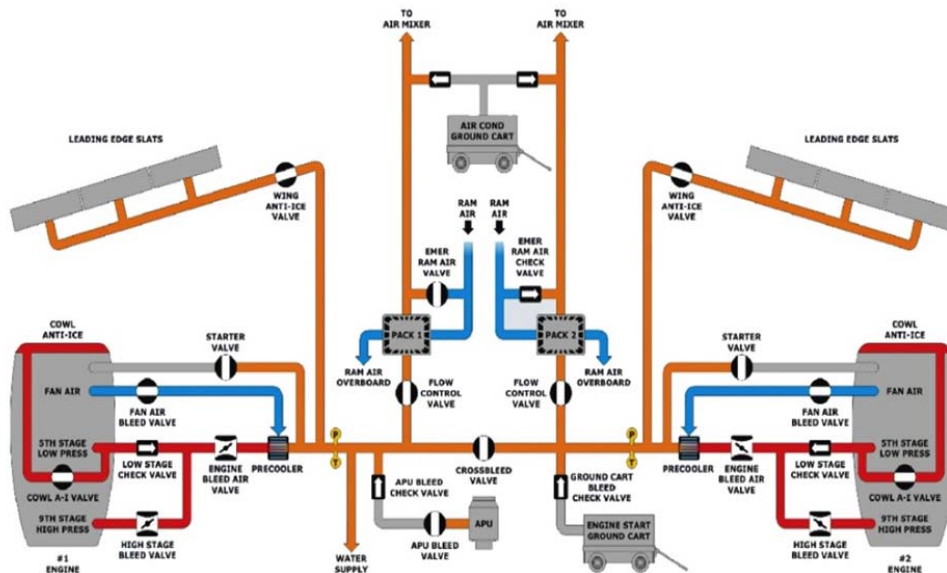


Imagen 6: Sistema de Manejo de Aire

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

La Junta Investigadora de Accidentes (JIA), y en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa, pudo determinar lo siguiente:

- Se pudo evidenciar, al momento de realizar el troubleshooting por la falla de la válvula de sangrado motor #2 (Bleed 2 Fail) el “high stage bleed valve” presentaba daños por desgaste, por consiguiente se realizó el reemplazo para poder realizar nuevamente el troubleshooting el cual resultó satisfactorio y el correcto funcionamiento de ambas válvulas de sangrados y el sistema anti-hielo.

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

NOTIFICACIÓN DEL SUCESO Y RELACIONES CON LOS ESTADOS INTERESADOS

De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través del formulario MPPT-JIAA-F014 correspondiente al expediente N° **039/2023**., reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil) Adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

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 JIA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 3 de agosto de 2023



CONTACTENOS:

Dirección: Av.
Francisco de
Miranda, Torre
MPPT, Piso 20,
Junta Investigadora
de Accidentes
Municipio Chacao,
Estado Miranda -
Caracas – Venezuela

Visítenos:

(Web):

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/>

Llámenos:

(Telf.): +58

412-1554942 / 0212-
20133906 / IP
212336

O Escribanos:

(Mail):

jiaave@gmail.com



“Investigar 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