

EXPEDIENTE 053 /2023

INFORME

INCIDENTE SCF - NP

MATRÍCULA: YV3536

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BRITISH AEROSPACE
P.L.C.

MODELO: BAE-3100 JETSTREAM 31

SERIAL: 777

EXPLOTADOR: SUNDANCE AIR VENEZUELA, C.A.

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL CARIBE
"GENERAL EN JEFE SANTIAGO MARIÑO" (SVMG)

FECHA: 14/09/2023

HORA: 11:51 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 053/2023

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES** 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°053/2023**. 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 14 de septiembre de 2023, la aeronave matrícula YV3536, fabricante: BRITISH AEROSPACE P.L.C., modelo: BAe-3100 Jetstream 31, serial: 777, propiedad: SUNDANCE AIR VENEZUELA, C.A., inicio un vuelo comercial desde el Aeropuerto Internacional "General en Jefe Santiago Mariño" ubicado en El Yaque, Estado Nueva Esparta (SVMG) hacia el Aeropuerto Nacional de Canaima ubicado en Canaima, Estado Bolívar (SVCN), con 19 personas a bordo (un (01) Piloto, un (1) Primer Oficial, y diecisiete (17) pasajeros), con un tiempo estimado de ruta de 01:30 Horas, una autonomía de 04:30 Horas y un peso máximo al despegue de 6.950 kg. La aeronave realiza su despegue efectivo a las 11:38 UTC, la tripulación se percató que luego de realizar la retracción del tren de aterrizaje principal para el ascenso inicial, las luces que indican que este se replegó con seguridad no se apagaron, por lo cual, el capitán al mando notifica a la Torre de Control de Porlamar (TWR-SVMG) su decisión de retornar al aeropuerto por esta indicación, la aeronave aterriza satisfactoriamente a las 11:50 UTC, con pasajeros y tripulación ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada (SCF-NP / MTOW 6900 – Grupo 3)

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos turbohélices ubicadas en ambas alas de la aeronave, fabricada por BRITISH AEROSPACE P.L.C., modelo: BAe-3100 Jetstream 31, categoría de la aeronave: TRANSPORTE. Categoría Operacional: AVIACIÓN COMERCIAL – SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AEREO. Certificado Tipo: A.191 emitido por EASA, Revisión 1, 21 de Mayo 2009.





La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula (INAC) y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave, fue la Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N° 485 SERVICIOS TECNICOS AERONAUTICOS AVIATECH'S, C.A., ubicado en el Aeropuerto Internacional "José Antonio Anzoátegui", Zona Norte, Hangar HN-A5 Barcelona, Estado Anzoátegui.

El Piloto al mando de 68 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **Vuelo Instrumental / Instrumental Flight**
- **JS31 Capitán / PIC**

El Primer Oficial de 46 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **Vuelo Instrumental / Instrumental Flight**
- **JS31 Capitán / SIC**

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran VMC (Condiciones meteorológicas de vuelo visual), con visibilidad ilimitada con poca nubosidad y viento en calma.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos de la tripulación:

- Licencias.
- Certificados Médicos.
- Bitácoras.
- Plan de Vuelo.
- Manifiesto de pasajeros.





2. Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador Sundance Air Venezuela, C.A.:

- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.

3. Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC N° 485 SERVICIOS TECNICOS AERONAUTICOS AVIATECH'S, C.A.:

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
- Lista de capacidades aprobada de la OMAC
- Control de Componentes de la Aeronave.
- Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
- Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.

4. Se realizó entrevista a la tripulación al mando de la aeronave.

5. Se realizó fijación fotográfica de la aeronave.

6. Se efectuó inspección 360° del tren de aterrizaje principal.

7. Se realizó caza falla, donde se encontró problemas con el GA38 (LINEA) de tierra de la válvula selectora solenoide del tren de aterrizaje.

8. Se reparó la línea según el WDM 20-00-00 y AC 43.13 IB resultando sin discrepancia al cierre de compuertas del tren de aterrizaje principal.

9. Se realizó prueba para constatar el funcionamiento de retracción del tren de aterrizaje principal.

10. Se entregó cesión de custodia total de aeronave DGOAST / 2023 / 0068



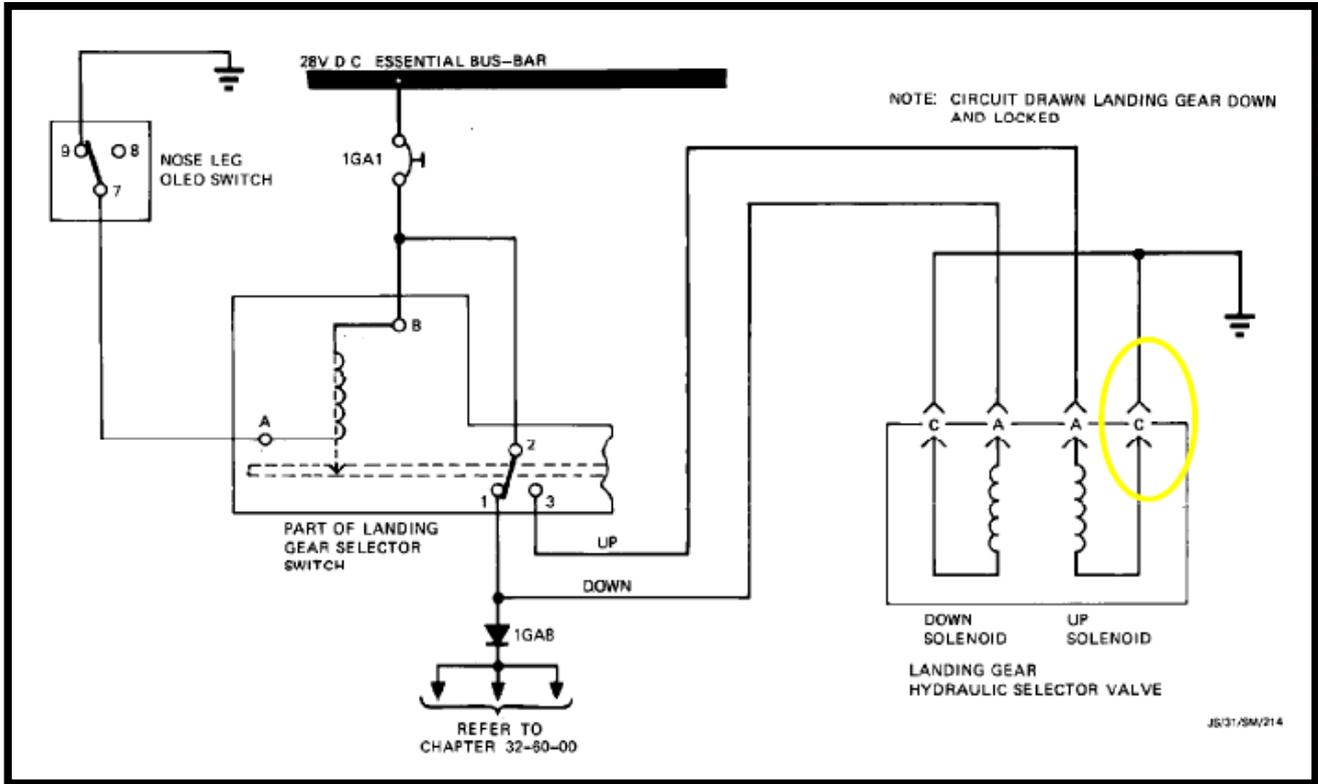


Imagen 1: Landing Gear Control – Theoretical Circuit – AMM 32-30-00
Fuente: Investigador Encargado Año: 2023

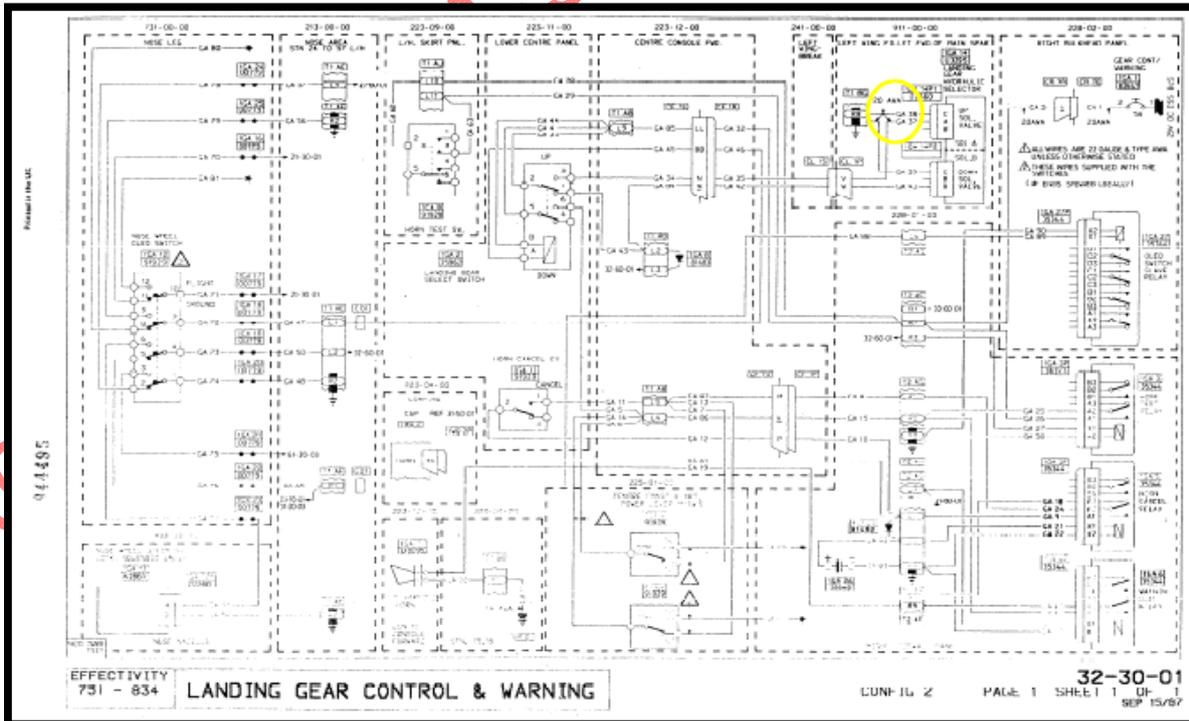


Imagen 2: Landing Gear Control & Warning – AMM 32-30-01
Fuente: Investigador Encargado Año: 2023

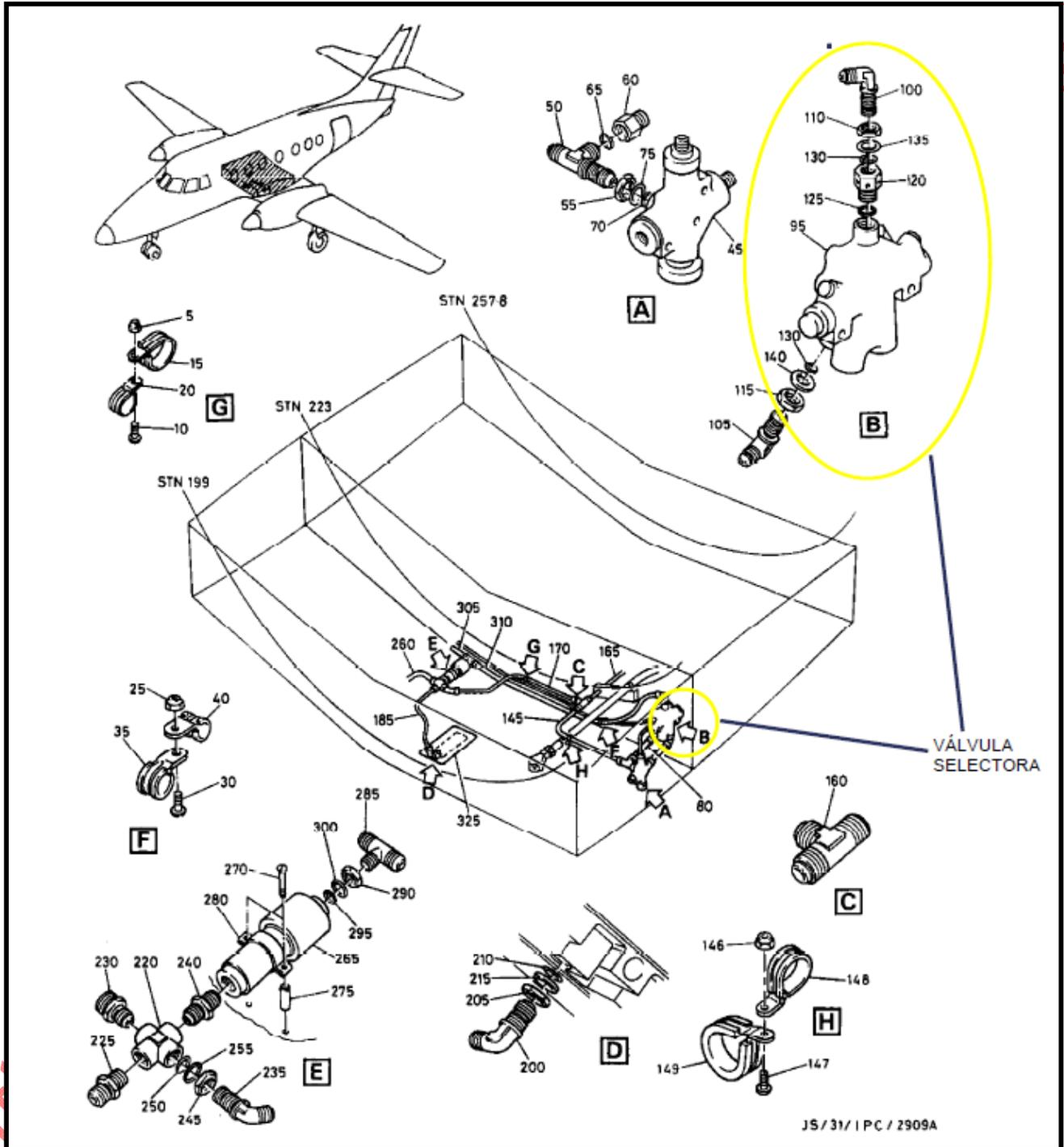


Imagen 3: Hydraulic Instal-Centre Section, Landing Gear – AMM 29-10-00-40
Fuente: Investigador Encargado Año: 2023



Imagen 4: YV3536 en la prueba de retracción del tren de aterrizaje siendo satisfactorio
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023



Imagen 5 y 6: Confirmación de las luces de retracción y repliegue del tren de aterrizaje estando este en óptimas condiciones
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023





Imagen 5 y 6: Retracción satisfactorio del tren de aterrizaje

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:

- Debido a falso contacto del cable GA38 que se encontraba roto el tren de aterrizaje principal no pudo retraerse apropiadamente, ya que este hace contacto con la válvula selectora solenoide para hacer la retracción efectiva del tren de aterrizaje, al realizar la reparación correspondiente del cable, el tren de aterrizaje pudo retraerse sin contratiempos.

Por los motivos antes expuestos, mediante la siguiente información 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° 053/2023., reportando al sistema "ADREP" de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). Notificación vía correo electrónico al Estado de Diseño y el Estado de fabricación de la aeronave: **Estados Unidos de Norte América.**

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, 18 de septiembre 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/jiaa/>

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