

EXPEDIENTE 059/2023

INFORME

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV2966

FABRICANTE DE LA AERONAVE: EMBRAER

MODELO: ERJ 190-100 IGW

SERIAL: 19000485

EXPLOTADOR: CONVIASA

LUGAR: En ruta SVMI - SVMT

FECHA: 04/10/2023

HORA: 13:16 UTC



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



INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIA EXPEDIENTE N°059/2023

El presente informe refleja las actuaciones 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 instituida.

La investigación fue instituida de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de este despacho bajo el **N°059/2023**. 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 día **04 de octubre de 2023**, siendo las **12:11 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 (CONVIASA)**, con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLIVAR" (SVM)**, ubicado en **Maiquetía, Estado La Guaira** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "JOSE TADEO MONAGAS" (SVMT)**, ubicado en **Maturín, estado Monagas**, inició la carrera de despegue con **6.800 libras totales de combustible** y un total de **setenta y Siete (77) personas a bordo (Tripulación total (05): (01) Capitán al mando, (01) Primer Oficial, (01) Jefe de Cabina, (02) Tripulantes de Cabina; Tripulación técnica a bordo (02): (EXTRA) 01 Técnico en Mantenimiento y 01 despachador; Pasajeros (70): (69) sesenta y nueve pasajeros adultos y un (01) infante; con un tiempo estimado en ruta de 46 minutos y un nivel de vuelo de 29.000 pies (FL290).**

A las **13:16 UTC** durante la **fase de aproximación al AEROPUERTO INTERNACIONAL "JOSE TADEO MONAGAS" (SVMT)**, con un **nivel de vuelo de 3.000 pies (FL030)**, y a una distancia de **37,5 NM del Aeropuerto de Maturín**, durante el proceso de configuración de la aeronave para el aterrizaje y al seleccionar los flaps en Posición 03, el piloto observa en el monitor electrónico centralizado de aeronaves (**EICAS**), un mensaje de la falla que indicaba: **SLAT-FLAP LEVEL DISAG**, inhabilitando a la tripulación al mando a bajar los **FLAP a la posición 02**. En consecuencia, la tripulación al mando procedió a cancelar la aproximación de acuerdo a los procedimientos establecidos en el QRH, inmediatamente el Cap. al mando solicita a los Servicios de Control de Tránsito Aéreo autorización para proceder a la **Posición MEREY** con la finalidad de hacer un **Holding Patterns** para el chequeo de los flaps; durante el proceso de subir y bajar los flaps se percatan que alcanzan la configuración flaps de O a la posición 02, pero no bajaban hasta Flaps posición 03 por la falla antes mencionada, con los Flaps en cero, la tripulación al mando



Notifica a los Servicios de Control de Tránsito aéreo su decisión de retornar al **Aeropuerto Internacional "SIMON BOLIVAR" (SVMI)**, debido a que la longitud de la pista de Maiquetía (SVMI) es superior a la de Maturín (SVMT), A las **13:54 UTC** el **YV2966** arriba en (SVMI) con Flap en Posición 02 por la pista 10L, con sus pasajeros y tripulantes ilesos y la aeronave con la falla mencionada anteriormente.

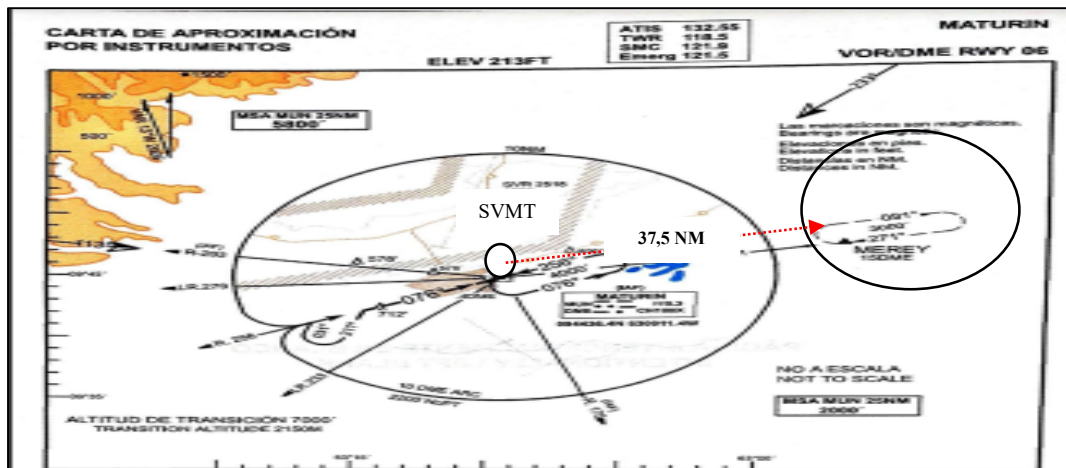


Figura 1. Ubicación De La Posición Mery para el Chequeo De Los Flaps.

Fuente: AIP. **Año:** Edición 2005

La aeronave fabricada por **EMBRAER**, modelo: **ERJ 190-100 IGW**, categoría: **Aviación Comercial-Servicio Público De Transporte**, Certificado Tipo: **Nº EA-2005T13-16**, Revisión **49** **EMBRAER S.A.**, emitido por la **Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC)** en San José de Los Campos Brasil de fecha **30 de marzo de 2012**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (Nº de Control **014372**) emitido por el estado de matrícula 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 **OMAC-N 431 CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIA AERONAUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS, S.A (CONVIASA)** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR"**, Hangar Nº 04 Maiquetía, Estado La Guaira.

El **piloto al mando** con **51 años** de edad, poseía **certificación médica y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea-Aviación 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, E190 Capitán / PIC y 6.000 Horas como piloto al mando, 4.500 Horas Totales en el modelo involucrado en el suceso y 9.300 horas totales.**



El **Copiloto** con **34 años de edad**, poseía certificación médica y licencia de **Piloto Comercial-Avión** 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, E190 Copiloto / SIC y 1.200 horas como piloto al mando, 1.500 Horas en la modelo involucrado en el suceso y 3.500 horas totales.**

Las condiciones meteorológicas de vuelo: **(VMC)**, visibilidad: **Ilimitada**, viento: **100/06 nudos**, Tipos de Nubes: **Estratos**, Techo de Nubes: **1800 pies (Ft)** y en general buenas condiciones meteorológicas.

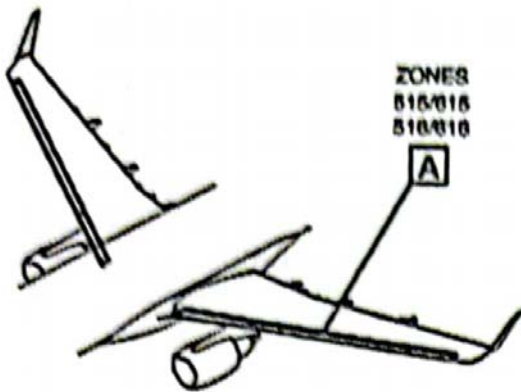
Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Se realizó la entrevista al Piloto y al Copiloto.**
- **Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto y copiloto:**
 - a. Cédula de identidad.
 - b. Licencias.
 - c. Certificados Médicos.
 - d. Bitácora de vuelo.
 - e. Plan de Vuelo.
 - f. Manifiesto de Pasajeros
- **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV2966:**
 - a. Certificado de matrícula.
 - b. Certificado de aeronavegabilidad.
 - c. Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - d. Póliza de seguro de la aeronave.
 - e. Certificado de Homologación Acústica.
 - f. Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
 - g. Metar de la hora.
 - h. Peso y Balance.
- **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N° 431 (CONVIASA) :**
 - a. Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico **OMAC-N° 431**
 - b. Lista de capacidades aprobada de la **OMAC-N° 431** en **EMBRAER 190.**
 - c. Manual de procedimientos sección de falla: **SLAT-FLAP LEVEL DISAG**
 - d. Control de Componentes de la Aeronave.
 - e. Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
 - f. Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
 - g. Se solicitó reporte de fallas anteriores del **SLAT-FLAP LEVEL DISAG.**



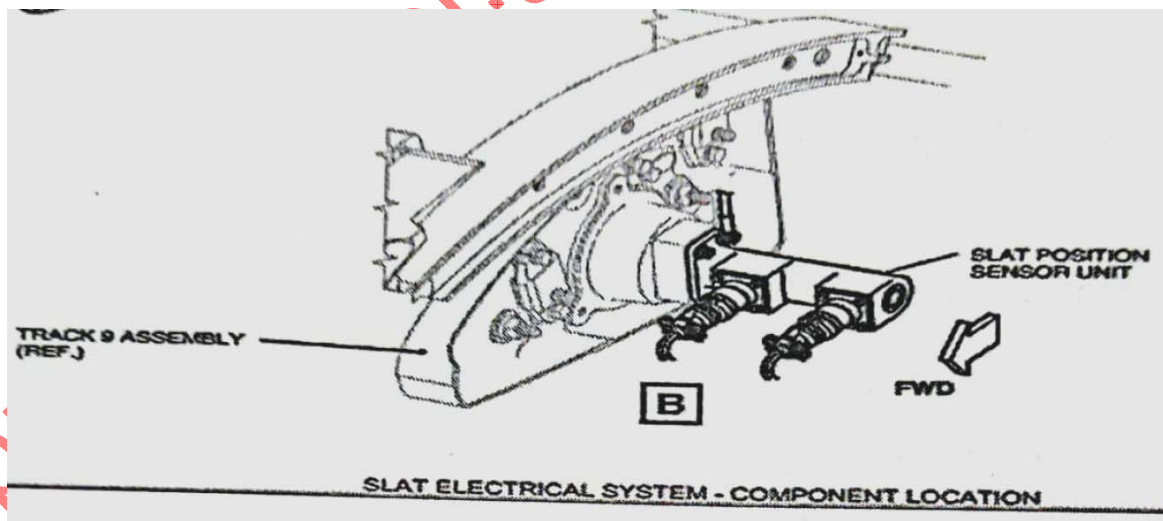
Se realizó inspección del YV2966

- La JIA en acciones conjuntas con los TMA de OMAC N° 431 DE CONVIASA realizaron la inspección y aplicación del caza fallas para determinar la causa raíz del SLAT-FLAP LEVEL DISAG de acuerdo a lo establecido en el manual de mantenimiento 27-83-06/400/000-201A, dando como resultado el mal funcionamiento del SLAT POSITION SNSR UNIT.



ACCIÓN CORRECTIVA:

- Se realizó reemplazo del SLAT POSITION SNSR UNIT de acuerdo a lo establecido en el manual de mantenimiento 27-83-06/400/000-201ª, el N° de Parte del componente instalado es el: 5913840 Serial N°A2121 quedando operativa la aeronave.



Se entregó la **cesión de custodia Total DGOAST/2023/N°0074**.

MPPT-JIA-F059





CAUSAS PROBABLE:

La **Junta Investigadora de Accidentes (JIA)** determinó luego de la Investigación y resultados de los trabajos realizados, que la **causa probable del incidente fue mal funcionamiento del componente SLAT POSITION SNSR UNIT** debido a la degradación del componente antes de cumplir con su tiempo de inspección establecido por el programa de mantenimiento, y como factor contribuyente las **condiciones ambientales** (alta presencia humedad) a la que se expone el componente constantemente.

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 de formulario JIAAC **059/2023**, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

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 20-10-2023

MSc. ROSIO DE LOS A, PALACIOS R
INVESTIGADOR DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL DE LA
REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
Designado mediante Resolución N° 023 de Fecha 05/07/2022
Publicado en gaceta Oficial N°42.433 de Fecha 05/07/2022

CNEL. JUAN CARLOS PIÑANGO OVALLES
DIRECTOR GENERAL (E) DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA
DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE
Designado Mediante Resolución No. 034 de fecha 04-05-2018
Publicado en Gaceta Oficial No. 41.391 de fecha 07-05-2018

MPPT-JIA-F059





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/ji>
[aa/](http://www.mppt.gob.ve/ji)

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