

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 012/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: THE BOEING COMPANY

MODELO: 737-33A

MATRÍCULA: YV642T

EXPLOTADOR: ESTELAR LATINOAMERICA, C.A.

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLIVAR"

DE MAIQUETÍA, ESTADO LA GUAIRA. (SVMII).

FECHA: 03 DE JUNIO DE 2021.

HORA: 14:30 UTC.

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN EXPEDIENTE N°. 012/2021

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 (JIAAC)** 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°. **012/2021**. 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 pruebas 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 será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 03 de junio de 2021, siendo las 14:00 UTC, la Aeronave con Matrícula: **YV642T**, Marca: **THE BOEING COMPANY**, Modelo: **737-33A**, Serial: **27267**, propiedad de la empresa **ESTELAR LATINOAMÉRICA, C.A.**, inició el vuelo con 149 personas a bordo incluyendo al piloto al mando y primer oficial con 9.200 kilogramos de combustible para una autonomía de 02:50 horas, desde el **Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía (SVMI)**, ubicado en Maiquetía, Edo. La Guaira, Venezuela, con destino al **Aeropuerto Internacional de Las Américas José Francisco Peña Gómez (MDSO)**, Boca Chica, Santo Domingo, República Dominicana.

En fase de ruta durante vuelo de crucero a 22.000 pies y transcurridos 35 minutos aproximadamente hasta las 14:30 UTC, la aeronave presentó fractura segmentada de la ventana superior L5 en sus dos capas interiores ubicadas sobre el piloto al mando. La tripulación solicitó a la Torre de Control de Maiquetía (SVMI), descenso y acercamiento para realizar patrón de espera con el objeto de quemar combustible y proceder a aterrizar en SVMI. Después del aterrizaje normal, desalojó la pista por sus propios medios. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños menores.

La aeronave es bimotor de fuselaje ancho de largo alcance para 184 ocupantes incluyendo piloto al mando, primer oficial por ser destinada para transporte de pasajeros, fabricada por The Boeing Company, modelo: 737-33A, serial: 27267, categoría: CAT I, Certificado Tipo: A16WE emitido por la FAA, equipada con tren de aterrizaje retráctil, dos motores turbofán, Marca de los motores: CFM International, Modelo de los motores (2): CFM International CFM56-3B2, Serial de los motores: LH 720-983 y RH 724-498, capacidad máxima de combustible de 44.321,69 libras para un peso máximo de despegue de 56.231 Kilogramos.

El piloto al mando poseía certificación médica y licencia de TLA aeronáutica vigentes y emitidos 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 B733 Capitán/PIC; 2.600 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso, horas totales de vuelo 4.700.



El primer oficial poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial Avión aeronáutica vigentes y emitidos 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 B732/B733 Copiloto/SIC y Multimotores Terrestres; 2.085 horas como copiloto en el modelo involucrado en el suceso, horas totales de vuelo 3.300.

Las condiciones Meteorológicas existentes en el lugar del suceso y zonas aledañas a las 10:00 UTC del día 03/06/2021, no fueron contribuyentes en el suceso, sin embargo, según información obtenida de JetPlan.com Jeppesen Weather, vientos provenientes desde los 090° (Este) con intensidad de 7 nudos, visibilidad horizontal ilimitada, nubes dispersas a los 1600 pies, temperatura del campo 24°C y punto de rocío 20°C, QNH de 1013. En general dentro del área en estudio se presentaron condiciones meteorológicas favorables para la navegación aérea y para efectuar vuelos bajo la regla IFR.

El vuelo se realizó bajo reglas de vuelo instrumental (IFR) y Condiciones de vuelo IMC.

La aeronave mantenía la configuración interior original y para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso, sin embargo, se realizaron cruces de referencias de toda la información con la OMAC principal encargada y certificada en Venezuela para realizar el mantenimiento de la Aeronave registrada bajo el numero N°681, Estelar Technicks, C.A.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Organizar el plan de trabajo a para convalidar la documentación existente de la OMAC, aeronave, tripulación de mando y tripulación de cabina.
- Realizar inspecciones de los daños en la ventana L5 de la aeronave.
- Realizar inspecciones en las otras ventanas de la cabina de mando.
- Se realizó banco fotográfico de la aeronave para evaluar su estado físico de la ventana L5.
- Se solicitó informe de la Gerencia de SMS.
- Se solicitó informe de la gerencia de mantenimiento e ingeniería.
- Se entrevistó a la tripulación de mando y tripulación de cabina.
- Se solicitó reporte obligatorio (RO) a cada uno de los tripulantes de mando.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), enmarcada en las investigaciones realizadas inicialmente determinó que, la **causa probable** del incidente fue el factor material debido al **diferencial de presión atmosférica al cual se someten constantemente las capas de vidrio que conforman la ventana** y como **factor contribuyente**, la falta de inspección oportuna y periódica de las ventanas aun cuando no hayan alcanzado el vencimiento calendario por mantenimiento aeronáutico.



La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, emite las siguientes Medidas Preventivas:

A la Empresa Estelar Latinoamérica, C.A.

1. Implementar un procedimiento intermedio efectivo antes del vencimiento de las inspecciones programadas por mantenimiento calendario, que permita evaluar el estado físico de las ventanas instaladas en todas las aeronaves de la empresa.
2. Supervisar la evaluación periódica del estado físico de las ventanas instaladas en todas las aeronaves de la empresa y generar estadísticas medibles por Indicadores de Seguridad Operacional.

De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, se generaron las siguientes notificaciones:

Notificación del Suceso a través de formulario JIAA/NAI 012/2021, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) / NTSB / ARCM**. Notificación vía correo electrónico a las Autoridades de Investigación de Accidentes de los Estados interesados, por el Estado de Diseño y el Estado de fabricación a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC)) 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 DGOAST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 16 de junio de 2021.

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