

# INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 057/2021

## INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **BOEING**

MODELO: **737-8V3**

MATRÍCULA: **HP-1717CMP**

EXPLOTADOR: **COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN, S.A.**

LUGAR: **AEROPUERTO INT. SIMÓN BOLÍVAR DE MAIQUETIA,  
SVM**

FECHA: **24 DE NOVIEMBRE 2.021**

HORA: **23:21 UTC**

## INFORME PRELIMINAR INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°057/2021

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** 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° 057/2021**. 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 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 24 de Noviembre 2021 a las 19:21 UTC, la aeronave con Matrícula: **HP-1717CMP**, Marca: **BOEING**, Modelo: **737-8V3** Serial: **40665** propiedad del explotador **COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN, S.A. (COPA AIRLINES)**. Durante la carrera de despegue en la pista 10 del Aeropuerto Inter. Simón Bolívar de Maiquetía (SVMI) con destino al Aeropuerto Internacional de Tocumen, Panamá, (MPTO), la aeronave interrumpe el despegue por una condición insegura de una luz en cabina de Anti-Ice Valve en el panel superior misceláneo, perteneciente al motor N°1. Resultando los tripulantes (6) y pasajeros (158) ilesos, y la aeronave sin daños de importancia. El peso máximo de despegue es de 70.080kg.

La aeronave es fabricada por **Boeing**, modelo: **737-8V3**, serial: **40665**, **TC/Data Sheet Approved/TC A16WE** emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de América, con sistema de tren de aterrizaje tipo retráctil. Sus motores Marca: **GENERAL ELECTRIC**, Modelos: **CFM56-3 B1**, con un empuje máximo de 9.990 a 24.000kgf.

La aeronave realizaba un vuelo comercial con pasajeros a bordo, y para el momento del suceso se encontraba en condiciones aeronavegable, Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad Estándar vigentes, emitidos por el Estado de Matrícula.

Las condiciones meteorológicas según el **METAR**, eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) en los Aeropuertos de salida, hacia el Aeródromo de llegada, según la autorización del plan de vuelo respectivo por despacho y lo previsto en ruta.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitación de Monomotor terrestre, multimotor terrestre, Capitán E190 – B-737, Copiloto ATR - 42 y Vuelo Instrumental, emitidos por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 33 años y experiencia de vuelo de 6.000 horas, con 1.500 horas como piloto al mando.

El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial habilitación de Monomotor terrestre, multimotor terrestre, Copiloto B737 – B-738 y Vuelo Instrumental, emitidos por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 32 años y experiencia de vuelo de 5.000 horas y 4.674 horas en la aeronave involucrada en el suceso.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- a) Inspección física de la aeronave.
- b) Entrevista a la tripulación de mando y de cabina.
- c) Registro fotográfico.
- d) Solicitud y revisión de los documentos técnicos de la aeronave.
- e) En el proceso de investigación, se revisó el procedimiento del **“TROUBLE SHOOTING”** (procedimiento de caza fallas) **“Engine and Nose Cowl Anti Ice Valve”**. debido al encendido de la luz Anti-Ice Valve en los instrumentos misceláneos en la cabina superior lado derecho del primer oficial. **El Minimum Equipment List (MEL)** lo categoriza como un diferido clase **“C”** (diez días calendario), pero la misma le indica un requerimiento de notificación de despacho, tal procedimiento tiene 4 ítems para cumplir con los pasos. Al estar satisfactoriamente y cumpliendo las pruebas de los parámetros, según el MEL, podrá reiniciar las operaciones, retornando a servicio nuevamente a la aeronave.

**Nota:** El inicio de un motor de una válvula anti hielo de la cubierta de nariz que no funcione, hará que la luz del **“COWL VALVE OPEN”** se vea asociada y se ilumine brillante la luz térmica que alavés estará asociada también a la luz ámbar.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental.

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

- 1 El personal técnico de plataforma deberá cumplir con los formatos, guías, manuales y procedimientos y políticas del MPO aprobados por la Autoridad Aeronáutica del estado de matrícula y explotador.

La organización de mantenimiento de Transito y Diario que realizó los últimos servicios no programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAN-C N°330, **Aeroservicios 3000, C.A.** Ubicada en el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía.

### **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 057/2021 reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico a el Estado de Diseño y el Estado de fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norte América.

### **RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS**

**Estados Unidos de Norte América**, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, la NTSB como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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) 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).

Caracas, 08 de Diciembre 2.021

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