



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 055/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **BOEING COMPANY**

MODELO: **737-33A**

MATRÍCULA: **YV630T**

EXPLOTADOR: **ESTELAR LATINOAMERICA, C.A.**

LUGAR: **EN RUTA A NIVEL DE CRUCERO DESDE EL
AEROPUERTO INTERN. CHINITA, MARACAIBO EDO. ZULIA, AL
AEROPUERTO INTERN. SIMÓN BOLÍVAR DE MAÍQUETIA.**

FECHA: **22 DE NOVIEMBRE 2.021**

HORA: **00:10 UTC**

INFORME PRELIMINAR INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°055/2021

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 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° 055/2021**. 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 22 de Noviembre 2021 a las 00:10 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV630T**, Marca: **BOEING COMPANY** Modelo: **737-33A**, Serial: **27285**, propiedad del explotador **ESTELAR LATINOAMERICA, C.A.** En fase de crucero y en ruta hacia el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (SVM), a una altura nivelada de 25.000 pies, la tripulación de mando se les presenta un diferencial de cabina, donde recurren al QRH para realizar el procedimiento y corrección, solución del sistema neumático. Continuando el ascenso para 28.000 pies el indicador de presión de cabina le indica que la presión está en 10.000 pies, la cual estaba errónea por un problema de presión y escape neumático en una línea en el motor izquierdo en vuelo. Los tripulantes y pasajeros ilesos, y la aeronave sin daños de importancia. El peso máximo de despegue es de 79.000 kg.

La aeronave es fabricada por **Boeing Company** modelo: **737-33A**, serial: **27285 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: **CFM-56-3 B1**, con un empuje máximo de 9.990 a 15.000kgf.

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, emitido por el INAC como Autoridad Aeronáutica del 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.

Durante el proceso de investigación se observó lo siguiente:

- a) Según lo observado en el proceso de investigación, se detecta por medio del **“TROUBLE SHOOTING”** (procedimiento de caza fallas) una línea neumática **“Hose Assy”** rota, debido a la depreciación de la maya que la recubre y donde el componente es determinado como **“ON CONDITION”**, según manual IPC, del fabricante, instalado en el motor izquierdo G/E, CFM-56-3B1 de la aeronave.
- b) Se realizó el cambio de la manguera **“Hose Assy”** en el motor antes indicado, “in situ” y se volvió a comprobar el procedimiento en la cabina, encendiendo la aeronave nuevamente para la verificación de los pax, y la presurización indicada para la solución al problema por mal funcionamiento.

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:

A Estelar Technick:

- a) Se recomienda la verificación exhaustiva en el almacén de los componentes, accesorios y consumibles almacenados y controlados, adicionalmente que el personal de inspección realice un **“In coming inspection”** del ingreso o egreso de material aeronáutico en las condiciones de **ON CONDITION, HARD TIME, TIME LIMIT** y los controlados presumiblemente por canibalización, según la aprobación por la Autoridad Aeronáutica.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAC - **Nº 681, Estelar Technick**. Ubicada en el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, ala Este.

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 055/2021, 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 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 DGOAST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 06 de Diciembre 2021