

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 020/2021

INCIDENTE

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **BOEING AIRCRAFT**

MODELO: **B737-400**

MATRÍCULA: **YV613T**

EXPLOTADOR: **TURPIAL AIRLINES, C.A.**

LUGAR: **AEROPUERTO INTL. "ARTURO MICHELENA", VALENCIA, EDO.
CARABOBO (SVVA).**

FECHA: **19 DE JUNIO DE 2021.**

HORA: **12:45 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAA EXPEDIENTE N° 020/2021

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°020/2021**. 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 19 de Junio 2021 a las 12:45 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV613T**, Marca: **THE BOEING AIRCRAT COMPANY**, Modelo: **737-4S3**, Serial: **24795**, propiedad de Turpial Airlines, C.A., realizaba un vuelo comercial, con pasajeros, con dirección al Aeropuerto Internacional de Santo Domingo (SDQ), República Dominicana, y en su despegue y ascenso inicial, el capitán se percata que sus instrumentos de velocidad (AIR SPEED), vertical y altitud, empiezan a tener errores de indicación y fluctuación. La tripulación toma la decisión por seguridad de retornar a su estación de origen, en el Aeropuerto Arturo Michelena (SVVA). Resultando los tripulantes (6) y pasajeros (150) ilesos, la aeronave con daños menores, peso máximo de despegue de la 66.000kg.

La aeronave es The Boeing Company con aproximadamente 9 tripulantes y 144 Pax. Que hacen un total de 153, según el TC/Data Sheet Approved, fabricado por Boeing Company, modelo: **737-4S3**, serial: **24795**, Categoría Transporte Aéreo, Certificado Tipo N° A16WE, con tren de aterrizaje tipo retráctil. Su motor es Marca: **CFM**, Modelo: **CFM56-3C-1/3B-2** con un empuje máximo de 22.700 a 26.300lbf. El peso máximo de despegue es 66.000Kg.

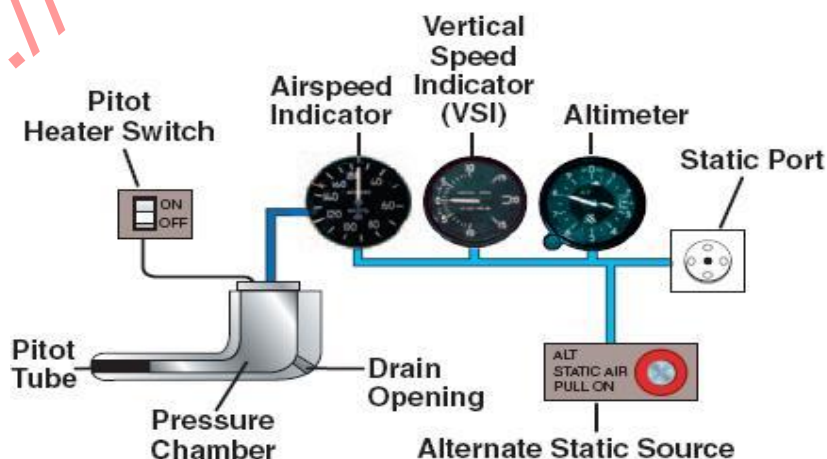
La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial y la organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios programados de mantenimiento a la aeronave, es **TURPIAL AIRLINES, C.A.** CETA-Nº **VTU-RNR-051**

Las condiciones meteorológicas según el METAR, eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo visuales (VFR) en el Aeropuerto de salida, Arturo Michelena (SVVA) hacia el Aeródromo de llegada Aeropuerto de Santo Domingo (SDQ) según la autorización del plan de vuelo respectivo.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitación de Capitán B734 y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 52 años.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó entrevistas a la tripulación de mando.
- Se efectuó inspección interna y externa de la aeronave.
- Inspección a los los instrumentos de velocidad (AirSpeed Indicator), (Vertical Speed Indicator) y Altimetro del capitán, los cuales tuvieron fallas en los indicadores de lectura en su velocidad y altura de ascenso, se pudo constatar que hubo problemas con el Pitot Static del capitán, por una fuga de aire, afectando los tres (3) instrumentos principales.



SISTEMA PITOT STATIC.

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. Se recomienda realizar un test al sistema Pitot Static y chequear posibles fugas de aire u otras irregularidades que afecten dicho sistema, según el Air Maintenance Manual, Orden de Mantenimiento y Manual de Catalogo Ilustrado de Partes (IPC)
2. Realizar seguimiento a la orden de mantenimiento correspondiente en referencia a los Ítems requeridos y chequear nuevamente por fugas.

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 020/2021 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, 20 de Julio 2.021