



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 041/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **BOEING AIRCRAFT**

MODELO: **737-2B7**

MATRÍCULA: **YV380T**

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

LUGAR: **EN RUTA DESDE SVMI A SVVG, AL NORTE DE SVVL**

FECHA: **16 DE SEPTIEMBRE 2.021**

HORA: **22:43 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°041/2021

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° **041/2021**. 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 16 de septiembre 2.021 a las 22:43 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV2792**, Marca: **BOEING AIRCRAFT CO**, Modelo: **737-2b7**, Serial: **22887**, propiedad de **ESTELAR LATINOAMERICA**; despegó desde Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI) Estado La Guaira hacia el Aeropuerto Juan Pablo Pérez Alfonzo, El Vigía, Estado Mérida (SVVG), en vuelo comercial con pasajeros. En fase de ruta, nivelados a 28.000 pies aproximadamente al norte de Valera, la tripulación observa un incremento leve pero continuo de altitud de la cabina, por lo cual la tripulación al mando indicó al jefe de cabina que verificara las puertas por posible fuga, siendo el resultado de la verificación negativo, debido a la situación la tripulación decidió realizar un descenso anticipado para prevenir un problema mayor, al descender se recuperó el control de presurización, continuando el descenso normal hasta el arribo en el Aeropuerto SVVG. Resultando los tripulantes (5) y pasajeros (132) ilesos, la aeronave sin daños. Peso máximo de despegue de la aeronave 79.010 kg.

La aeronave fabricada por **BOEING AIRCRAFT CO**, modelo: **737-2B7**, Serial: **22887**, Categoría: **TRANSPORTE**, Certificado Tipo: **A16WE**, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad Estándar vigentes y 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) o visual (VFR) en el aeropuerto de salida, el aeropuerto de llegada (SVMI) había lluvia en el campo.

El piloto al mando de 60 años, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental; Capitán B732 / B733, con 21.939 horas totales de vuelo y 10.366 en el avión involucrado.

El primer oficial de 27 años, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental; Copiloto B732/733, con 1.900 horas totales de vuelo y 1.500 en el avión involucrado.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:
 - Control de directivas de aeronavegabilidad
 - Control del cumplimiento de mantenimiento programado
 - Control de componentes
 - Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad
- Entrevista a la tripulación de mando
- Inspección de la aeronave

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

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC N°681, **ESTELAR TECHNICK**, ubicada en el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar en 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 JIAA/NAI 041/2021, 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, 15 de Octubre 2.021