

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 014/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: THE BOEING COMPANY

MODELO: 737-230

MATRÍCULA: YV380T

EXPLOTADOR: RUTAS AÉREAS, C.A. (RUTACA)

**LUGAR: AERÓDROMO INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR DE
MAIQUETÍA, MAIQUETÍA, ESTADO LA GUAIRA.**

FECHA: 12 JUNIO 2021

HORA: 14:20UTC

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIACC/EXPEDIENTE N°.014/2021

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°. **014/2021**. 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 12 de junio de 2021, siendo las 14:20UTC, la Aeronave con Matrícula: **YV380T, BOEING**, Modelo: **737- 230**, Serial: **22127**, operado por la empresa **RUTAS AÉREAS C.A. (RUTACA)**, inició el vuelo con 97 personas a bordo (04 tripulantes de cabina, Piloto al mando más el primer oficial y 91 pasajeros), 27.337 libras de combustible para una autonomía de 04:30 horas, desde el **Aeródromo Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía (SVMI)** en Maiquetía, Estado La Guaira con destino al **Aeródromo Internacional de Punta Cana, (MDPC)**, ubicado en la República Dominicana.

La aeronave durante la carrera de despegue, presentó fallas en el velocímetro, (indicador inoperativo) la tripulación procedió realizar un aborto de despegue de acuerdo al procedimiento establecido en el QRH, retornando a la plataforma por sus propios medios. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños menores.

La aeronave es bimotor, de reacción, de fuselaje estrecho para corto y mediano alcance con capacidad para 8 tripulantes (piloto, copiloto y 6 auxiliares de vuelo) y 120 pasajeros, fabricada por The Boeing Company, modelo: **737-230**, serial: **22127**, Certificado Tipo: A16WE2 emitido por la FAA, equipada con tren de aterrizaje retráctil, dos motores turbofán de alta derivación de gas turbo eje, Marca de los motores: Pratt & Whitney, Modelo de los motores (2): JT8D-17.

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 B732 Capitán/PIC; con 12.000 horas como piloto al mando y 100,1 horas en el tipo de aeronave en la cual se presentó el incidente.

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 Copiloto/SIC; con 1.431,5 horas como piloto en el modelo de aeronave en la cual se presentó el incidente.

Las condiciones Meteorológicas existentes en el lugar del suceso y zonas aledañas a las 14:20 UTC del día 12/06/2021, no fueron contribuyentes en el suceso, visibilidad horizontal ilimitada, temperatura del campo y punto de rocío sin indicación medida, QNH de 1014. 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 VMC.

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 número N°038, MARES, C.A.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó mesa de trabajo con el gerente y personal SMS con el objetivo de recopilar información y documentación.
- Organizar el plan de trabajo a seguir en las próximas horas, para convalidar la documentación existente en la OMAC con los asentamientos realizados en los libros del avión.
- Realizar inspecciones de los procedimientos ejecutados en la aeronave.
- Entrevista al responsable de mantenimiento y solicitud de informe escrito de sus actuaciones relacionadas con el suceso.
- Entrevista y solicitud de la documentación completa del piloto al mando y el copiloto.
- Se realizó banco fotográfico de la aeronave para evaluar su estado físico.
- Se efectuó inspección, y pruebas en caliente del sistema Pitot- Static de la aeronave según procedimiento del manual de mantenimiento. Sobre estas pruebas se realizaron videos como evidencias de los resultados obtenidos.
- Registro fotográfico de la aeronave en la plataforma remota del Aeródromo Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía (SVMI).
- Se verificó funcionamiento de ambos indicadores velocímetros (Piloto al mando y el del Primer Oficial), con Tester Pitot- Static.
- Se solicitó a la OMAC, un compendio de documentación y evidencias como lista de requerimientos necesarios para conformar el expediente del caso y como herramientas de análisis de evidencias.
- Compendio de la documentación y Dossier de la Gerencia del SMS, Plan de Emergencia e informe escrito de las acciones ejecutadas con relación al suceso.
- La aeronave fue cedida el día 14/06/2021, mediante Cesión de Custodia Total N°. DGOAST/2021/N°.021, al representante legal de la Empresa.

Ilustración 1 Reporte de Falla de Indicación

Vuelo N° 1700										N° 077304									
ESTACION: MAIQUETIA										ATA: SEC: PAG: CAT:									
REPORTE: DAME EL DESPEGUE ET										ACCION CORRECTIVA:									
VELOCIMETRO DEL CAPITAN																			
NO DA INDICACION ALTA																			
EL ABORE FUE A 80KTS																			
CAPITAN FIRMA: [Firma]																			
ATA: LOG N° 32538										COMPONENTE:									
MECANICO, LIC. Y FIRMA:										RELEASE STA:									
INSPECTOR, LIC. Y FIRMA:										INSPECTOR, LIC. Y FIRMA:									

1. El día 12 de junio de 2021 se reportó falla de indicación del velocímetro N° 1, durante carrera para despegue en vuelo N° 1700 desde Maiquetia hasta Punta Cana.

Ilustración 2 Acción Correctiva

Vuelo N° 1700										N° 077304									
ESTACION: MAIQUETIA										ATA: SEC: PAG: CAT:									
REPORTE: DAME EL DESPEGUE ET										ACCION CORRECTIVA:									
VELOCIMETRO DEL CAPITAN										SE EFECTO MANEJO									
NO DA INDICACION ALTA										PARA EFECTUAR DESPEGUO EN ATA									
EL ABORE FUE A 80KTS										ATA 34-11-00 Pag 201-205 Y 210 TEST-TEST									
CAPITAN FIRMA: [Firma]										MECANICO, LIC. Y FIRMA: [Firma]									
ATA: LOG N° 32538										RELEASE STA: [Firma]									
INSPECTOR, LIC. Y FIRMA: [Firma]										INSPECTOR, LIC. Y FIRMA: [Firma]									

2. Se procedio a realizar accion correctiva mediante chequeo funcional con tester pitot static según manual de mantenimiento

Ilustración 3 Preparación de Sonda Pitot



3. Preparación de sondas pitot para simulación con tester Pitot Static

Ilustración 4 Tester en Funcionamiento



4. Equipo de prueba en pleno funcionamiento durante simulación de velocidad, se observó la misma indicación en ambos velocímetros.

Ilustración 5 Air Data Computer



5. ADC (Air data Computer). Recibe señal analógica de las tomas Pitot –Static y las convierte en señales eléctricas para enviarlas a los indicadores de velocidad, altitud, climb.

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 **mal funcionamiento de la computadora Air Data Computer (ADC)**, y como **factor contribuyente**, la falla en la realización de mantenimiento al remplazar el tubo Pitot respectivo, toda vez que al remplazar esta pieza no se limpiaron adecuadamente las líneas. Esto pudo ocasionar la obstrucción de las mismas y llevar parte de los residuos hasta el ADC.

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 Rutas Aéreas, C.A. (RUTACA).

1. Implementar un procedimiento efectivo que permita la verificación del estado físico y operacional de los conectores y terminales eléctricos que interactúen con el funcionamiento de los sistemas y equipos de indicación de velocidad y altitud para toda la flota de aeronaves de la empresa.
2. Supervisar y verificar que, todas las órdenes de ingeniería y tareas de trabajo aplicadas, sean concluyentes en el área de observaciones antes de certificar la aceptación.
3. Instaurar un procedimiento para el mantenimiento y limpieza de las líneas de conexión del sistema Pitot al momento del cambio de las piezas.

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/NAI 014/2021, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico a las Autoridades de Investigación de Accidentes de los Estados interesados, por el Estado de Diseño y fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Fabricante de la aeronave**, la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) por sus siglas en el idioma inglés, como Autoridad para la Investigación de Accidentes de Aviación del Estado norteamericano, a la fecha no se tiene conocimiento de que haya emitido respuesta alguna al respecto.

La **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**, en su condición de organismo que norma la Aviación Mundial, a la fecha no emite respuesta alguna al respecto.

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, 30 de junio 2021.