



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 016/2021

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **THE BOEING COMPANY**

MODELO: **737-230**

MATRÍCULA: **YV380T**

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

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

FECHA: **17 JUNIO 2021**

HORA: **12:37 UTC**



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

EXPEDIENTE N°. 016/2021

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°. 016/2021**. 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 17 de junio de 2021, siendo las 12:25 UTC, la Aeronave con Matrícula: **YV380T, BOEING**, Modelo: **737- 230**, Serial: **22127**, operado por la empresa **RUTAS AÉREAS C.A. (RUTACA)**, inició el vuelo nacional con 19 personas a bordo (03 tripulantes de cabina, Piloto al mando más el primer oficial y 14 pasajeros), 23.590 libras de combustible para una autonomía de 04:00 horas, desde el **Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía (SVMI)** en Maiquetía, Estado La Guaira con destino al **Aeropuerto “Tomas de Heres”, de Ciudad Bolívar, (SVCB)**, ubicado en el estado Bolívar.

Siendo las 12:37 UTC, el piloto al mando de la aeronave observó, indicación de luz HyD (líquido hidráulico) acompañado de indicación de pérdida de líquido hidráulico del sistema HyD “A” y baja presión en el mismo. Inmediatamente declaró la emergencia y solicitó a la torre de control retornar al Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía (SVMI) notificando que al aterrizar se quedaría en pista por no poseer capacidad de dirección en la rueda de nariz según el procedimiento establecido en QRH. Siendo las 12:48 UTC, la aeronave aterrizó deteniéndose en la pista 10/28. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con las 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 turboeje, 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 5.264,31 horas como piloto al mando y 201,18 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 200 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 12:25 UTC del día 17/06/2021, no fueron contribuyentes en el suceso, visibilidad horizontal ilimitada, temperatura del campo y punto de rocío sin indicación medida, QNH de 1013. 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 numero 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.
- Se realizó banco fotográfico de la aeronave para evaluar su estado físico.
- Se efectuó inspección visual del sistema actuador de tren de aterrizaje.
- Registro fotográfico de la aeronave en la plataforma remota de SVMI.
- 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 21/06/2021, mediante Cesión de Custodia Total N°. DGOAST/2021/N°. 021, al representante legal de la Empresa.

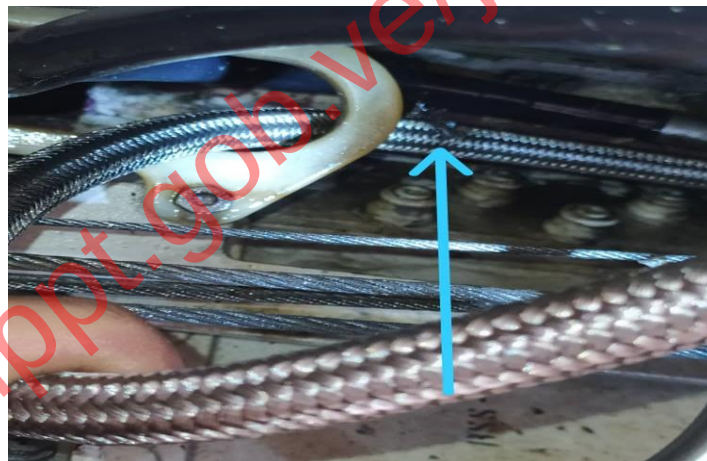


Ilustración 1. Reporte de Mantenimiento

VUELO N°	ESTACIÓN	MATRÍCULA	DÍA	MES	AÑO	N°	ATA	SEC	PAG	CAT
1316	MIG	YV380T	17	06	21	077314				
REPORTE: Después del Despegue						ACCIÓN CORRECTIVA: SE efectuó Reemplazo del				
Se observó Rendido de						Flexible Hose de Acuerdo al AMM 20-10-52				
Presión y Líquido de						Pas. Vol. se completó 36 QTS de líquido Hyd.				
Hidráulico del sistema A						LD-4 de Acuerdo al AMM 12-12-00 pas. 201 y				
CAPITÁN FIRMA: [Firma]						Se efectuó chequeo por fuga de Acuerdo al				
ATA: [Firma]						AMM 29-00-00 No observándose discrepancia.				
LOG N°						COMPONENTE: Flexible Hose				
VENGE: [Firma]						PIN OFF: BACHA06FE0230T PIN ON: BACHA06FE0230T				
INSPECTOR, LIC. Y FIRMA						MECANICO, LIC. Y FIRMA				
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12						RELEASE STA				
FECHA: 21/06/21						HORA: 15:00				
G. 482836										

1. Reporte de pérdida de presión y líquido hidráulico luego del despegue en fase de ascenso inicial, se reemplazó línea flexible según procedimientos del manual de mantenimiento.

Ilustración 2. Línea Flexible Rota



2. Se observó línea de retorno de sistema actuador del tren izquierdo rota, esto provocó la pérdida de fluidos y presión en el sistema hidráulico A.

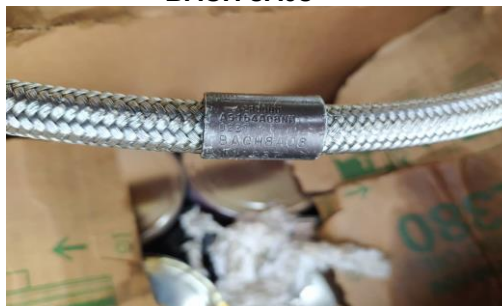
Ilustración 3. Reservorio de Líquido Hidráulico.



3. Reservorio de líquido hidráulico del sistema, se observa el bajo nivel de fluido

Ilustración 4. Aeroquip AS154A08NN

BACH 8A08



4. Identificación de la línea flexible rota.

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 **deterioro de la línea flexible de retorno, en el actuador del tren principal izquierdo** y como **factor contribuyente**, la falla en la inspección visual del sistema antes de la realización del vuelo.

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 de los conectores y líneas rígidas o flexibles que forman parte de los sistemas hidráulicos en 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. Velar que, el SMS notifique de manera inmediata, futuros eventos que afecten la seguridad operacional (Incidentes, Incidentes Graves y Accidentes) a la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC).

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 016/2021, 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, 12 de julio 2021.