



# INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 034/2022

## INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** BOEING

**MODELO:** 737-2A1

**MATRÍCULA:** YV3471

**EXPLOTADOR:** SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO (RAVSA)

**LUGAR:** AEROPUERTO INTERNACIONAL LA CHINITA (SVMC), MARACAIBO  
EDO. ZULIA

**FECHA:** 28 DE JUNIO DEL 2.022

**HORA:** 10:04 UTC

<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>

## INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAA EXPEDIENTE N° 034/2022

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas hasta la fecha de su elaboración por parte de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (JIAAC)** bajo la **DIRECCION GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**, en relación con los hechos acaecidos el día veinte ocho de junio del presente año en relación a la aeronave YV3471, los cuales son 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° 034/2022**. 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 28 de Junio del 2022, aproximadamente a las 10:04 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV3471**, Marca: **BOEING**, Modelo: **737-2A1**, Serial: **21598**, perteneciente a Venezolana - Línea Aérea de Venezuela RAV S.A., con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional La Chinita (SVMC), ubicado en Maracaibo Edo. Zulia con destino al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMII) ubicado en el Edo. La Guaira; y durante la carrera de despegue, aproximadamente a 80 nudos el piloto observó, que su velocímetro tenía una diferencia de indicación con respecto al otro indicador de velocidad del primer oficial, motivo por el cual ambos deciden abortar el despegue, regresando a plataforma para el desembarque de los pasajeros y tripulación, Resultando los pasajeros (155) y la tripulación ilesos, la aeronave con fallas en uno de los sistemas pitot estático indicando mal funcionamiento del instrumento de velocidad (air speed), en el momento del despegue la aeronave tenía un peso máximo de sesenta y tres mil doscientos kilogramos (63.200kg) y disponía con cinco horas (5 hrs) de autonomía en combustible.

La aeronave es un Boeing B737-300 de fabricación estadounidense, con una capacidad de ciento cuarenta y nueve (149) pasajeros, según el TC/Data Sheet N° **A16WE**, modelo: **737-2A1**, serial: **21598**, categoría: **Transporte**, con tren de aterrizaje: retráctil, motor marca: **P&W**, Modelo: **CFM-53-3** con un empuje máximo de: **22.100Lb**.

La aeronave mantenía la configuración interior reglamentaria y para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso, la Organización de Mantenimiento responsable es SERVITEC, C.A. **OMA-C N° 441**, dicha empresa se encuentra ubicada en el Aeropuerto Internacional La Chinita (**SVMC**) de la ciudad de Maracaibo del Estado Zulia.

Las condiciones meteorológicas según el (**METAR**), eran favorables; viento en calma y la visibilidad ilimitada en el Aeropuerto Internacional La Chinita de Maracaibo (SVMC).

El piloto al mando poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto de Línea Aérea vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, contaba con las habilitaciones de:

- Vuelo Instrumental
- Capitán B732
- H25B Copiloto

Con 5.349 horas totales de vuelo, 3.861 horas como piloto al mando y 3.861 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso.

El primer oficial poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Comercial vigentes y emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, contaba con las habilitaciones de:

- Vuelo Instrumental
- Copiloto B732

Con 1.545 horas totales de vuelo y 1.200 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se realizó la verificación de la bitácora.
2. Se realizó inspección visual y el registro fotográfico para verificar las condiciones de los componentes.
3. Se realizó inspección a las condiciones de la cabina de mando.
4. Se le solicitó documentación de soporte de información relacionado con el vuelo: Nota de despacho de vuelo, NOTOC, cálculo de peso y balance de la aeronave para el vuelo, manifiesto de pasajeros, plan de vuelo.
5. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación de mando y los registros de mantenimiento de la aeronave.
6. Se realizó chequeo funcional de la aeronave una vez corregidas las discrepancias.

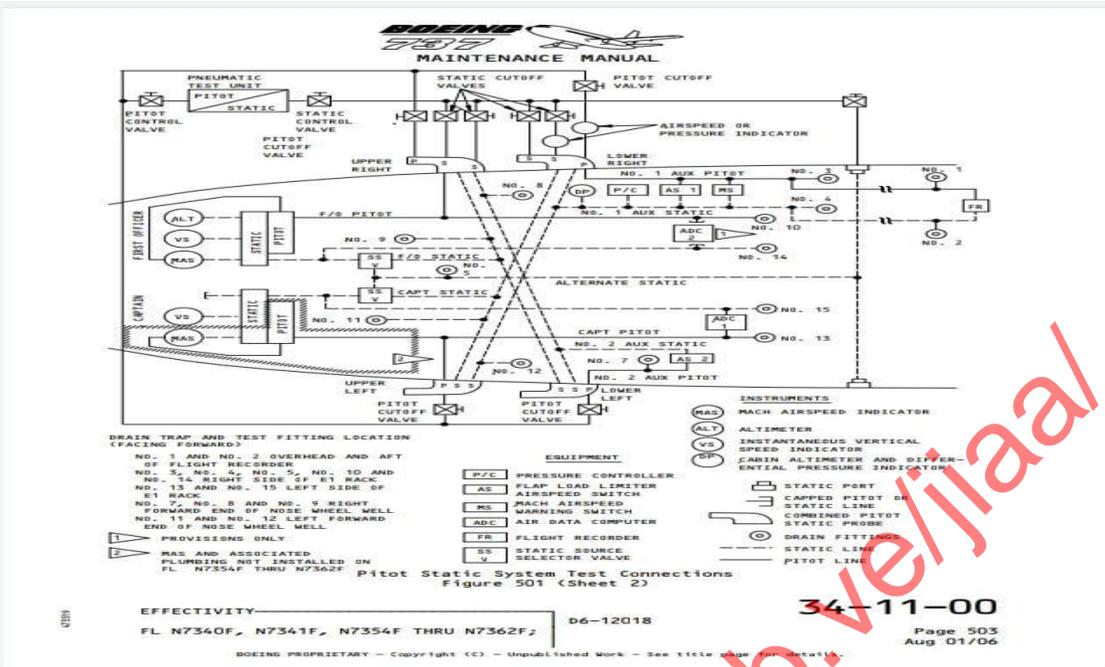
## FOTOS CON EL BANCO DE PRUEBA RANGE TEST PARA LA REVISIÓN Y LA ACCIÓN CORRECTIVA DEL SISTEMA PITOT ESTÁTICO DE LA AERONAVE YV3471



FOTOGRAFIA N°1. Revisión y constatación del sistema Pitot Estático de la aeronave



FOTOGRAFIA N°2. Procedimiento práctico con el Range Test para la solución de la causa



**IMAGEN N°1** Pitot Static System Test Connections (Conexión de Prueba Sistema Estático Pitot).

De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 de la Convención de Chicago sobre la Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario **JIAAC 034/2022**, 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: el Estado de Diseño, el Estado de fabricación de la aeronave que es la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América y estados correspondientes.

La información aquí suministrada es emitida por la **JIAAC** de la **Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte**. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs). 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 Julio del 2.022