



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 053/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: THE BOEING COMPANY
MODELO: 737-200
MATRÍCULA: YV2823
EXPLOTADOR: AVIOR AIRLINES, C.A
LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR"
FECHA: 11 DE SEPTIEMBRE DE 2022.
HORA: 11:49 UTC

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 053/2022

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL/DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada.

La investigación fue instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°053/2022 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 y no, la determinación de 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 encuentran en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **ésta información 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 **11 de Septiembre del 2022**, siendo las **11:34 UTC**, la Aeronave de Matrícula: **YV2823** despegó del **AEROPUERTO INTERNACIONAL “GRAL. JOSÉ ANTONIO ANZOÁTEGUI”, DE BARCELONA (SVBC)**, estado **ANZOATEGUI** con destino al **AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMÓN BOLÍVAR” DE MAIQUETÍA (SVMI)**, ubicado en Maiquetía, Estado la Guaira con la finalidad de realizar un vuelo comercial.

A las **11:49 UTC** en fase de aproximación al **AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMÓN BOLÍVAR” DE MAIQUETÍA (SVMI)**, ubicado en Maiquetía, Estado la Guaira, y en descenso desde 6500 pies para 5000 pies por instrucciones del Control de aproximación Maiquetía (APP), el piloto al mando observa una luz intermitente de “Low press” del motor número “1” sistema hidráulico, se nivela a 5000 pies por instrucciones del Control de aproximación Maiquetía (APP), y al comenzar a configurar la aeronave para la aproximación, se colocan los Flaps en posición número 1, inmediatamente se encendieron ambas luces de “Low press” del sistema hidráulico “A” y el indicador de cantidad de aceite hidráulico marcaba “cero” (0), Se solicitó al Control de aproximación Maiquetía (APP) autorización para mantener 4000 pies y orbitar al norte de la estación, para aplicar el QRH de fallas hidráulicas capítulo 13.2 (Quick Reference Hand Book), B737-200, “**Trailing Edge Flap Disagree paginas 9.32-9.37**” logrando la extensión alterna de los Flaps, extendiéndose hasta 15° como está estipulado en el manual “**Normal Configuration Landing Distance Good Breaking Action**”, el Cap. al mando decide continuar con la aproximación y a las 21:56 UTC aterriza sin novedad en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMÓN BOLIVAR” (SVMI)**, posterior al aterrizaje se solicitó asistencia para el remolque de la aeronave hasta la plataforma general, pasajeros ilesos y la aeronave sin daños de importancia, solo la falla reportada.

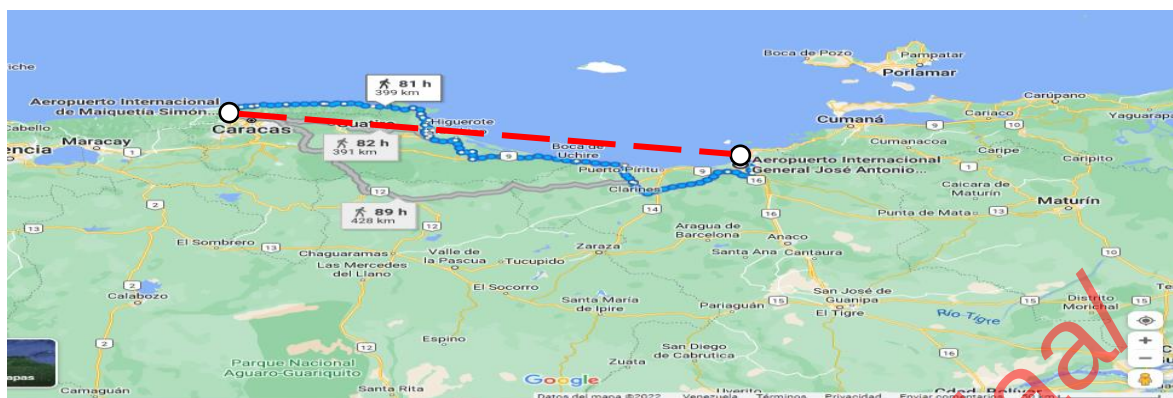


Figura 1. Plan De Vuelo (SVBC) con destino (SVMI) y Sitio Del Suceso.

Fuente: Google Maps. Año: 2022

La aeronave YV2823 de la aerolínea **AVIOR AIRLINES, C.A** es un avión bimotor terrestre propulsado por turbinas, con una **capacidad** de cinco (5) tripulantes y ciento ocho (108) pasajeros. Y una **Tripulación de dos** (02) Tripulantes de Mando, un (01) piloto al mando y un (01) primer oficial. Fabricada por **THE BOEING COMPANY**, **Modelo: B737-232**, **Serial: 23090**, con categoría: **AVIACIÓN COMERCIAL-SERVICIO PUBLICO TRANSPORTE AEREO**, Clasificación: **ESTANDAR**. Certificado Tipo: **A16WE** emitido por la **Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América**. Con **tren de aterrizaje** tipo triciclo retráctil. Cuentan con dos motores reacción Turbofan modelo **Pratt & Whitney** modelo **JT8D-15 (LH)** **Serial Motor (LH): P700787B**. **Horas totales (LH): 44.937,99 Horas**. **Ciclos Motor (LH): 26.936**. **Modelo Motor (RH): JT8D-17**. **Serial Motor (RH): P688758D**. **Horas totales Motor (RH): 51.761,97 Horas**. **Ciclos Motor (RH): 75.929**. Con ciento nueve (109) personas a bordo y un peso máximo al despegue de **119.500Lbs**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba Aeronavegable, según su **certificado de aeronavegabilidad (014433)**, vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso. La aeronave mantenía la configuración interior original para el momento del suceso. **Certificado De Homologación Acústica: N° HA/0004R2**. Fecha emisión: 14/11/2018. **Licencia de Estación de radio de la Aeronave: Vigente**.



Figura 2. Aeronave YV2823 737 200 de la empresa AVIOR, C.A

La **ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO CERTIFICADA (OMA-C)** que solicitó la certificación de aeronavegabilidad y realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave es la **OMA-C N°440 AVIOR AIRLINES, C.A.** ubicados en **Aeropuerto Internacional “Gral. José Antonio Anzoátegui”, Hangares Sur N°9. Avenida Aeropuerto, Barcelona, Estado Anzoátegui.** De acuerdo a la lista de capacidad certificada por el INAC **OMA-C N°440 CLASE I. ACCESORIOS:** Ruedas, frenos, **CLASE II: ACCESORIOS:** Batería, según la lista de capacidades del Manual de Procedimientos de la OMA-C #440. **CLASE III. SERVICIOS ESPECIALIZADOS:** Compensación de brújula, Sistema Pitot Estático y Altimétrico, Sistema ATC Transponder, Equipos de Emergencias, Interiores de cabina, pinturas de aeronaves. **CLASE IV: Estructuras de las aeronaves: THE BOEING COMPANY 737-400 Y BOEING 737-200** al mantenimiento preventivo y mantenimiento, reparación mayor y de alteración (excluyendo reacondicionamiento), Autorizado a realizar mantenimiento preventivo de motores instalados en las aeronaves descritas, según la literatura técnica actualizada de los fabricantes o programas de mantenimiento aprobados por la Autoridad Aeronáutica, según aplique.

El piloto poseía **certificación médica y licencia aeronáutica como Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitaciones en Vuelo Instrumental Flight (Vigentes)** emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 47 años y experiencia de vuelo **de 3.940 Horas Totales de Vuelo.** Horas Totales de ACFT: 3.710 Hrs. Horas como piloto al mando: 851 Hrs. Horas de simulador: N/E. Horas totales en este tipo de aeronave B737 200: 2.800 Hrs. Última semana: 15 Horas

El primer oficial poseía **certificación médica, licencia aeronáutica Piloto Comercial-Avión y habilitaciones en Vuelo Instrumental/ Instrument Flight** emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 36 años y experiencia de vuelo de 3.300 Horas Totales de Vuelo. Horas Totales de ACFT: 2.800 Hrs. Horas como piloto al mando: 254 Hrs. Horas de simulador: 84 Hrs. Horas totales en este tipo de aeronave B737 200: 2.800 Hrs. Último año: 100 Hrs.

De conformidad al **reporte meteorológico del INAMEH** de fecha **11 de Septiembre del 2022**, las condiciones meteorológicas a las 11:15 UTC en el Aeropuerto Internacional “SIMON BOLÍVAR” eran favorables para el vuelo Visibilidad: limitada, Tipo de nubes: dispersas, Techo nubes: 016-020 Aproximadamente.

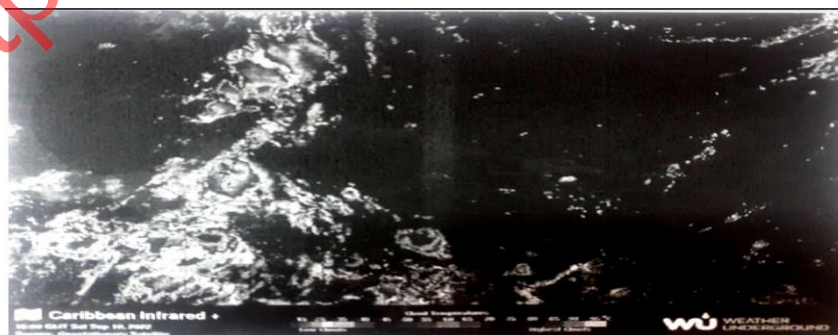


Figura 3. Imágenes de satélite de espectro visible del día 11 de Septiembre del 2022.
Fuente: INAMEH. Año: 2022

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- 1. Notificación del Incidente a los Estados de diseño y fabricación.**
- 2. Se realizaron entrevistas** al Capitán y Primer Oficial.
- 3. Se realizó Registro fotográfico de la aeronave**, y videos para **evidenciar fugas externas de aceite en el sistema hidráulico A** del tren de Nariz.
- 4. Se realizó Inspección de YV2823** en la plataforma general del **AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMÓN BOLÍVAR” DE MAIQUETÍA (SVMI), OMA-C N°440.**
- 5. Se realizaron las Actas de ejecución de Actividades.**
- 6. Se solicitó copias de los Documentos de la tripulación de Mando:**
 - Cedula de identidad.
 - Licencias y certificados médicos.
 - Se solicitó copias de las Bitácoras de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
 - Manifiesto de Pasajeros.
- 7. Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador (AVIOR AIRLINES C.A) de la aeronave YV2823:**
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Certificado de Homologación Acústica.
 - Bitácora de la Aeronave.
 - Registro de Compra de la Aeronave.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave (Seguros ZUMA.C.A)
 - Certificado de explotador
 - Especificaciones operacionales.
 - Manifiesto de Pasajeros.
 - Factura de suministro de combustible
 - Metar.
 - Peso y Balance.
- 8. Se solicitó, copia de documentos a la OMA-C N° 440**
 - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
 - Lista de capacidades aprobada de la OMA-C N°440
 - Manual de procedimientos de la OMA-C N°440
 - Control de Componentes de la Aeronave.
 - Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
 - Control de Cumplimiento de Mantenimiento Programado.
 - Control Directivas de Aeronavegabilidad.
- 9. Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.**
- 10. Se realizó entrega de la Cesión de Custodia Total de la Aeronave YV2823 (DGOAST/2022/N°0062) el día 11-09-2022.**

Inspección del Sistema Hidráulico del YV2823

Se realizó verificación del sistema hidráulico para determinar fuga de la línea de aceite hidráulica del tren de nariz, pudiendo determinar que existía fuga externa de fluido hidráulico.



Figura 3. Daño de la línea en el conector del fluido hidráulico del tren de nariz de YV2823.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.



Figura 4. Conexión línea hidráulica nueva en el punto de anclaje del tren de nariz YV2823 B737

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022.



Figura 5. Conexión línea hidráulica nueva en el punto de anclaje posterior del tren de nariz YV2823.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, pudo determinar la existencia de fuga de aceite hidráulico en la línea del sistema hidráulico A del tren de nariz. En tal sentido, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

AVIOR AIRLINES, C.A.

- Desarrollar un Programa de Vigilancia a través de las estadísticas de eventos de la flota de AVIOR AIRLINES, C.A, mediante el Programa de Confiabilidad efectivo aplicado a los componentes instalados en las aeronaves de la flota 737-200.
- Evaluar eventos pasados relacionados a fallas de los sistemas Hidráulicos a fin de verificar la recurrencia de las fallas de estos sistemas en otras aeronaves y cambiar las condiciones de inspección del mismo en cuanto a la receptividad de las acciones del mantenimiento a seguir.

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

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/053/2022, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico al 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 no asignó representante acreditado para este suceso.

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, 16 de Septiembre de 2022.