



EXPEDIENTE 070/2022

# INFORME PRELIMINAR

**CLASIFICACIÓN DEL SUCESO: INCIDENTE GRAVE**  
**TAXONOMÍA: SCF-NP (FALLA O MAL**  
**FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA/MOTOR**  
**COMPONENTE .**

**MATRÍCULA:** YV621T

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

**MODELO:** 737-4H6

**SERIAL:** 27352

**EXPLOTADOR:** TURPIAL AIRLINE

**LUGAR:** AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMON  
BOLÍVAR DE MAIQUETÍA, EDO. DE LA GUAIRA

**FECHA:** 24 DE NOVIEMBRE DEL 2022

**HORA:** 11:43



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES**

## **INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN** **JIAAC EXPEDIENTE N°070/2022**

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **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 expediente **N°070/2022**. 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 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.**

### **RELATO DEL SUCESO:**

El día 24 de Noviembre del 2022, la aeronave con matrícula: **YV621T**, fabricación: **The Boeing Company**, modelo: **737-4H6**, serial: **27362**, propiedad: de Aerolíneas Turpial Airline, C.A. presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (SVMI), ubicado en el estado la Guaira con destino al Aeropuerto Internacional "José Martí" (MUHA), de la Ciudad de la Habana/ Cuba, con 2 pilotos al mando, 9 tripulantes de cabina y 67 pasajeros, para un Total de 78 personas a bordo con 14000 lbs. de combustible; a las 11:45 UTC (Tiempo Universal Coordinado), inició la carrera del despegue por debajo de los 80kts y antes de llegar a la V1, aborta el despegue, ya que la tripulación al mando observó en el panel de instrumentos, que se encendieron ambas luces del **"RESERVER UNLOCKED"** (Reserva desbloqueada) del motor N° 1, por lo cual el Cap. al mando decide retornar a la plataforma de salida del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía, (SVMI), resultando sus ocupantes ilesos y la aeronave sin daños.



La aeronave fabricada por The Boeing Company, modelo: 737-4H6, Serial. 27352, categoría: Transporte, Certificado Tipo: **Nº A16WE**, emitido por la Federation Aviation Administration (**FAA**) como estado de diseño.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad, Nº de control 014254, con una vigencia hasta el 27 de Sep del 2023 emitido por el Instituto Nacional de Aviación Civil (**INAC**), como Autoridad Aeronáutica, y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAC-Nº 683 Turpial Airline, Ubicada en el Aeropuerto Internacional “Arturo Michelena” de la ciudad de Valencia Edo. Carabobo. De acuerdo a la lista de capacidad certificada por el INAC, Nº 683, está limitada al mantenimiento preventivo y mantenimiento (Excluyendo reacondicionamiento, reparación mayor y alteración) mantenimiento preventivos de los motores, e instalados en la aeronave descritas, según la literatura técnica actualizada del fabricante.

El piloto poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto T.L.A.(**Transporte de Línea Aérea-Avión**) con habilitaciones vigentes en Vuelo Instrumental Flight de Boeing B734 Capitán/PIC, expedidas el 07/12/2022, emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana, conforme a la normativa internacional, vigente. Con 44 años de edad y una experiencia de vuelo con 6.289,11 horas totales. También con 154,58 horas como piloto al mando. y 1.618,14 Horas en el tipo de aeronave del suceso, donde sería su último recurrente en el Boeing 737-4H6, con una pro-eficiencia en Simulador de Boeing con una duración de (136) horas en simulador.

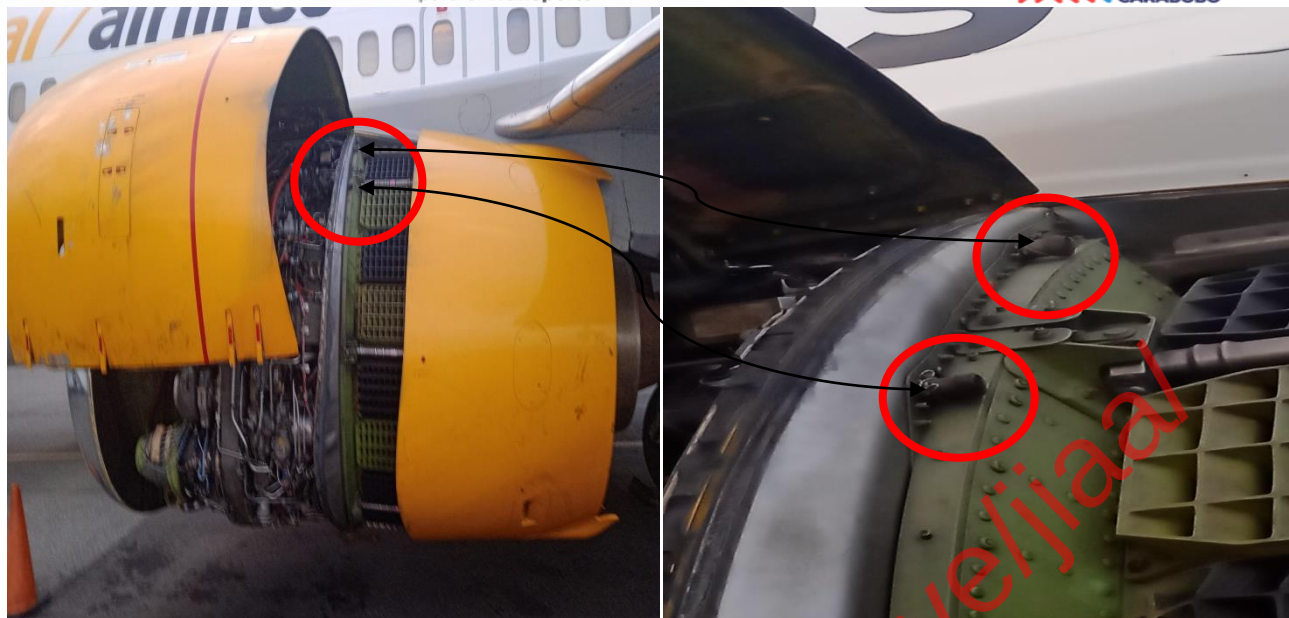
El Primer Oficial poseía certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Comercial-Avión y habilitaciones de Vuelo Instrumental Flight, B733 Copiloto/SIC, expedidas el 29/12/2022 emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana, conforme a la normativa internacional vigente. Con 47 años de edad de acuerdo a su experiencia de vuelo, mantiene un total de 2.856,5 horas totales, también 1.188,8 horas, y como piloto al mando, 291,2 hrs en el tipo de aeronave del suceso como lo indica su bitácora personal.



**Durante el proceso de investigación, se realizaron las siguientes actividades:**

1. Registro de Notificación por parte de la **Dirección General de Administración del Transporte (JIAAC)** con sede en el Ministerio del Poder Popular para el Transporte
2. Registro del Suceso
3. Se realizó entrevista al Comandante y primer Oficial.
4. Se solicitó copia de los certificados médicos y licencias a la tripulación de mando.
5. Registro fotográfico y video del motor N°1 de la Aeronave.
6. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la Gerencia de Mantenimiento de:
  - Certificado de matrícula.
  - Certificado de Aeronavegabilidad
  - Póliza de seguro de la aeronave.
  - Certificado de explotador y especificaciones operacionales (AOC)
  - Póliza de Seguro.
  - Certificado de homologación Acústica.
  - Licencia de Estación de Radio.
6. Se verificó el M.E.L. (Minimum Equipment list) y el Slip de mantenimiento, según la categoría del suceso.
7. Se realizó el procedimiento del **“TROUBLE SHOOTING”** (Solución al Problema), dando como resultado: (contaminación con partículas o sedimentos extraños) ocasionando la activación de las luces en el panel de Instrumentos.
8. Se entregó la Cesión de Custodia Total al Explotador.





**FIG. 1 MOTOR/CFM-56-3C-1 (SENSORES E INDICADORES DE RESERVER UNLOCKD  
MOTOR N°1**

**Acción de los Técnicos de Mantenimiento para la corrección de la falla de la Aeronave YV621T de Aerolínea Turpial Airline.**

Durante el proceso de investigación se pudo constatar que el día 24/11/2022, a las 11:45UTC. Luego del aborto del despegue y retornar nuevamente a plataforma, se atendió el reporte del slip del libro de reporte de mantenimiento, y luego de la aplicación del **“TROUBLE SHOOTING”** (Solución al Problema), y determinar la causa del problema se procedió a la corrección de la falla presentada, al reporte del Reverser Unlock del motor N° 1.





FIG. 2 PANEL DE INDICACION 1 Y 2 DEL REVERSER UNLOCKED LIGHT.

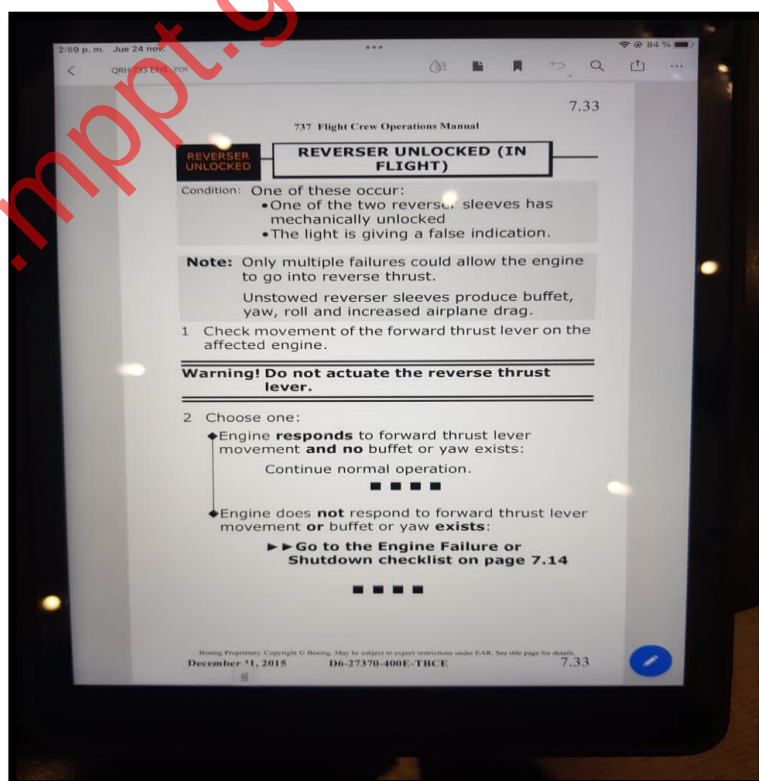


FIG.3 LIST DEL QRH PARA EL PROCEDIMIENTO Y SOLUCIÓN DEL “REVERSER UNLOCKED FLIGHT” DE LA TRIPULACIÓN.

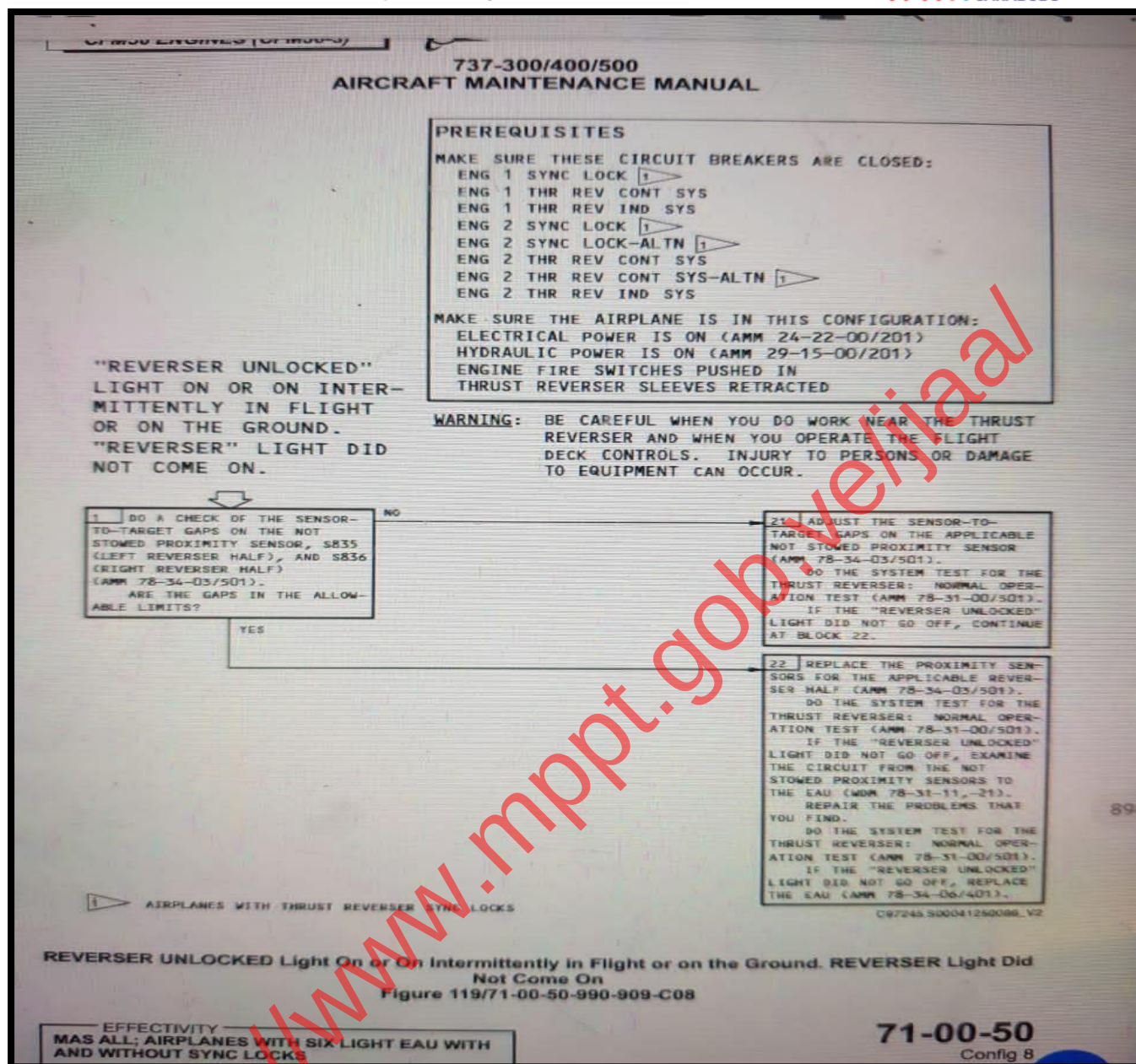


FIG.4 TROUBLE SHOOTING (CASA FALLA) SEGÚN EL A.M.M. 71-00-50 PARA EL PROCEDIMIENTO DE MITIGAR LA CAUSA DEL "REVERSER UNLOCKED LIGHT"

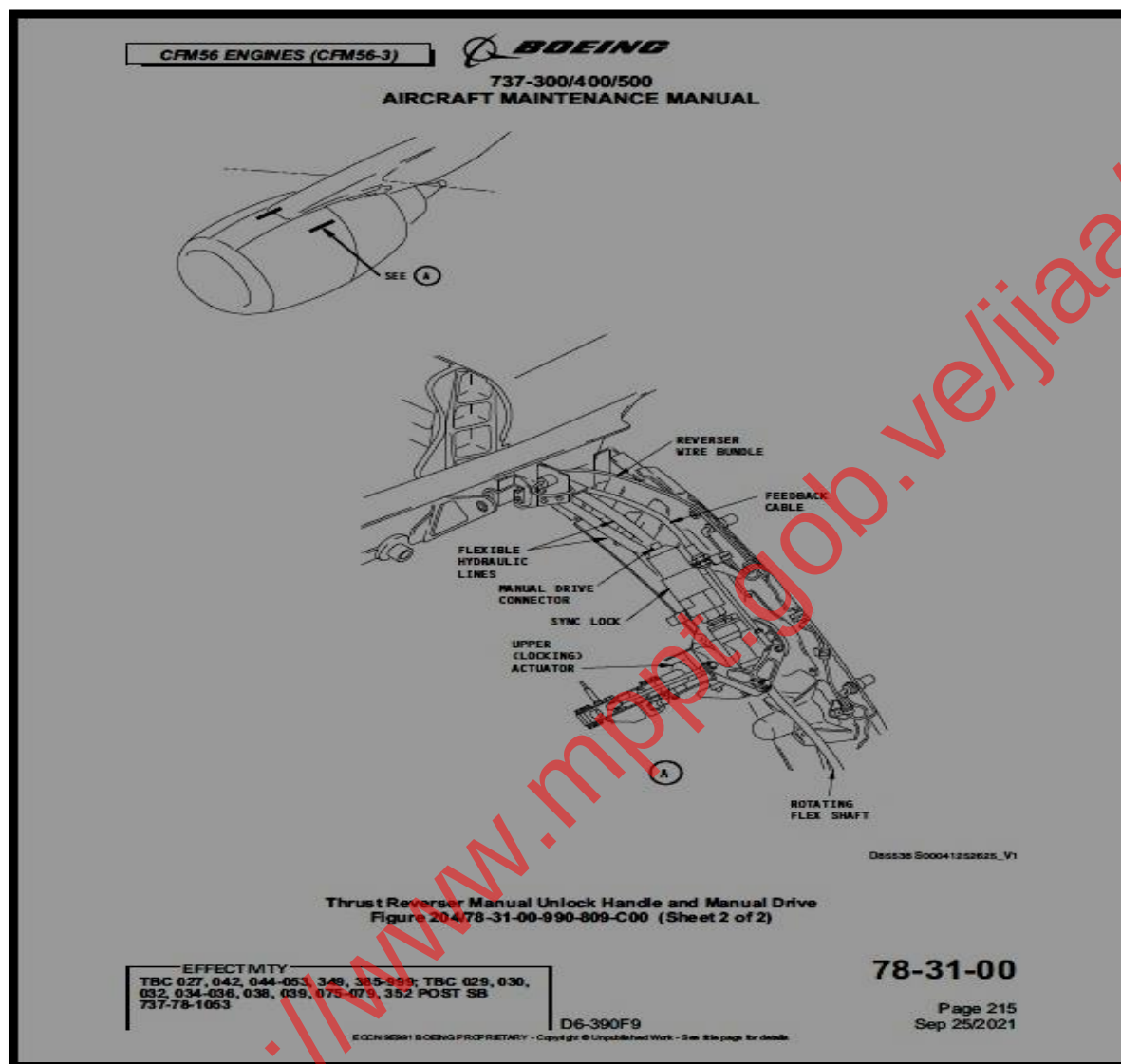


FIG. 5 Thrust Reverser Manual Unlock and Manual Drive.

## MEDIDAS PREVENTIVAS A LA AEROLÍNEA Y GERENCIA DE MANTENIMIENTO:

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, emite la siguiente Medida Preventiva:

Los sensores, válvulas o filtros del sistema de proximidad del “Reverser Unlocked Light” del Reversible Desacoplado, está expuesta al ambiente y vibración, donde estos pudiesen

Contaminarse fácilmente o tener un desajuste inminente. Se recomienda la inspección del sistema a la hora de algún servicio “No ruting Ítems”.

### **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 del formulario MPPT-JIAA-F070/2022 correspondiente al expediente N° 070, 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:

### **RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS**

**Estados Unidos de Norte América**, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño 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 JIAA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.





CONTACTENOS:

Dirección: Av.  
Francisco de  
Miranda, Torre  
MPPT, Piso 20,  
Junta Investigadora  
de Accidentes  
Municipio Chacao,  
Estado Miranda -  
Caracas – Venezuela

Visítenos:

(Web):

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

Llámenos:

(Telf.): +58

412-1554942 / 0212-  
20133906 / IP  
212336

o Escribanos:

(Mail):

[jiaave@gmail.com](mailto:jiaave@gmail.com)



“Investigar es indagar, escudriñar,  
preguntar, explorar vigilar, supervisar,  
ensayar, comprobar, etc., por lo tanto,  
el investigador se sitúa frente a los  
hecho con el deseo de conocer, de  
saber cómo y por qué se inició el  
camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis