

EXPEDIENTE 006/2023

# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE SCF-PP

**MATRÍCULA:** YV2792

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

**MODELO:** 737-2B7

**SERIAL:** 22887

**EXPLOTADOR:** AEROLINEAS ESTELAR LATINOAMÉRICA,  
C.A.

**LUGAR:** AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL CARIBE  
"GENERAL SANTIAGO MARIÑO" (SVMG)

**FECHA:** 28/01/2023

**HORA:** 12:48 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL  
DE VENEZUELA**

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°078/2022

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL**, bajo la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST)**, 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°006/2023**. El único objetivo de la investigación es establecer las causas probables y los factores contribuyentes del suceso investigado, con la finalidad de tomar medidas apropiadas que puedan evitar la ocurrencia de futuros sucesos con características similares y la persistencia de los factores que fueron contribuyentes al mismo, sin determinar culpas o responsabilidades de ninguna índole, razón por la cual, en todas las experticias a realizar necesariamente no se recurrirán 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 desacierto presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 28 de enero del 2023, la aeronave, Matricula **YV2792**, Fabricante: **THE BOEING COMPANY**, Modelo: **737-2B7**, Serial: **22887**, Propietario: **AEROLINEAS ESTELAR LATINOAMÉRICA, C.A.** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL CARIBE "GENERAL SANTIAGO MARIÑO"**, (**SVMG**), ubicado en el sector el Yaque, estado Nueva Esparta, con destino al **AERÓDROMO "DE CANAIMA"**, (**SVCN**), ubicado en el Parque Nacional Canaima, sector Raúl Leoni, estado Bolívar. La aeronave inició la carrera de despegue a las 12:48 (UTC) Tiempo Universal Coordinado, con setenta y un (71) personas a bordo; distribuidos de la forma siguiente: cinco (05) tripulantes de cabina, incluyendo piloto (capitán) al mando de la aeronave, copiloto (primer oficial) y sesenta y tres (63) pasajeros, con una autonomía de 19.100 Libras de combustible, la tripulación al mando, después del recorrido de despegue, y estando en la fase de ascenso, y alcanzando una altitud de dieciocho mil 18000 (ft) pies, a treinta y tres (33) millas náuticas (MN) fuera del aeropuerto de salida (SVMG), observaron que la potencia

requerida para su ascenso a nivel de crucero fue insuficiente, el Cap. al mando observó una anomalía en los parámetros del **(EPR)** (Indicator Engine Pressure) correspondiente al motor N°1 por lo que toma la decisión de retornar al Aeropuerto Internacional Del Caribe “General Santiago Mariño”, inmediatamente notifica a los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), su decisión de retornar al aeropuerto de salida, aterrizando sin novedad resultando los ocupantes ilesos y la aeronave sin daños materiales.

La aeronave involucrada en este suceso fue fabricada por The Boeing Company Airplane, modelo: 737-2B7, categoría: Aviación Comercial – Servicio Público De Transporte Aéreo, Certificado Tipo: N° A16WE, emitido por la Administración Federal de Aviación **(FAA)**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente N° **014966** emitido por el estado de matrícula 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-N 681 Organización de Mantenimiento Aeronáutico Nacional “**ESTELAR TECHNIK**”, ubicada en el Aeropuerto Internacional “**Simón Bolívar**” **(SVMI)**, zona Este, hangar de “**ESTELAR**” Airlines, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira.

El piloto (Capitán) al mando de la aeronave con 70 años de edad, mantiene un Certificado Médico Aeronáutico, licencia de Piloto de transporte de línea aérea - avión (ATP), vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes: Vuelo instrumental, con fecha de vencimiento para el 28/Nov/2023; B732 Capitán / PIC con fecha de vencimiento para el 28/Nov/2023 con doce mil doscientas cuarenta (12.240) horas de vuelo, como piloto al mando en el modelo de aeronave involucrado en el suceso, teniendo quince mil (15.000) horas de vuelos, como piloto al mando en diferentes aeronaves, teniendo dieciocho mil setecientos (18.700) horas de vuelo totales.

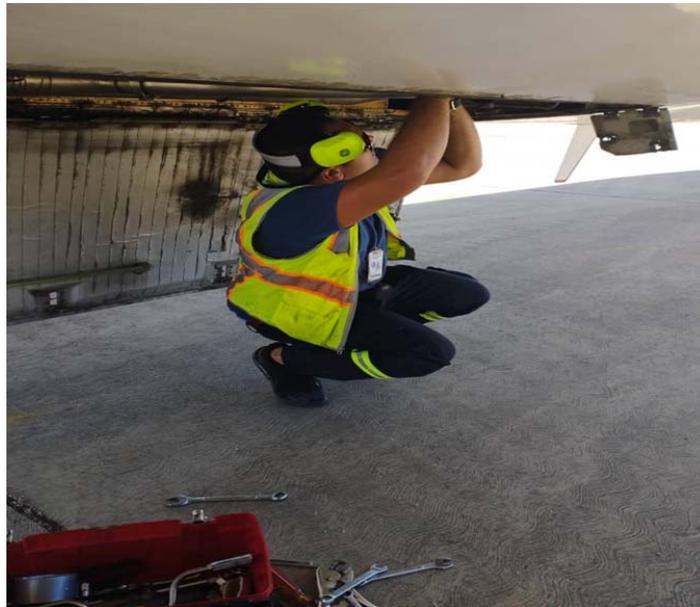
El copiloto (primer oficial) con 28 años de edad mantiene un Certificado Médico Aeronáutico, (AMC), con fecha de vencimiento para el 15/Feb/2023; licencia de Piloto Comercial - avión, emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), quien es la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes: vuelo instrumental, con fecha de vencimiento para el 19/Oct/2023, habilitación en:

B732/B733 Copiloto / SIC, con fecha de vencimiento para el 19/Oct/2023, teniendo mil treinta y uno punto siete (1.031,7) horas como copiloto, en el modelo de la aeronave involucrada en el suceso y dos mil setenta y seis punto uno (2.076,1) horas de vuelo totales.

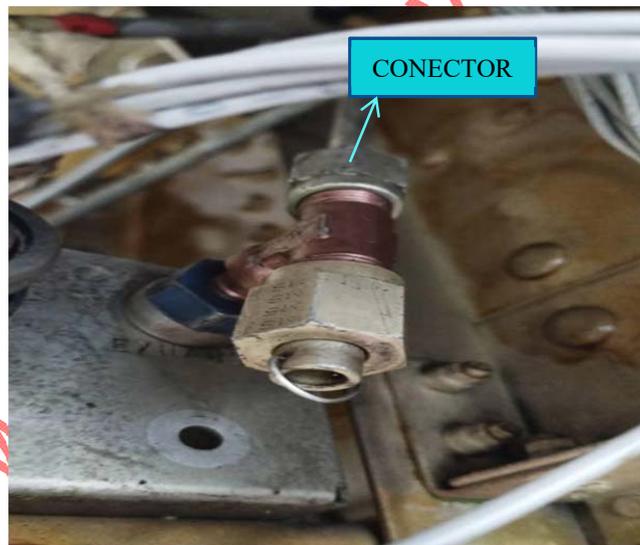
Las condiciones meteorológicas según el (METAR), eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo visuales (VFR) en el aeropuerto de salida, Aeropuerto Internacional del Caribe “Santiago Mariño” (SVMG).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Entrevista al piloto (Capitán).
2. Entrevista al copiloto (Primer Oficial).
3. Solicitud de la documentación de la tripulación involucrada en el suceso:
  - Licencias.
  - Certificados médicos.
  - Cursos Recurrentes.
  - Simuladores.
  - Copias de las Bitácoras.
  - Plan de Vuelo y Manifiesto de pasajeros.
4. Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:
  - Control de directivas de aeronavegabilidad
  - Control de componentes
  - Reporte de SMS
  - Certificado de Matricula.
  - Certificado de Aeronavegabilidad.
  - Licencia de Estación de Radio.
  - Póliza de Seguro.
  - Ultimo registro de mantenimiento relacionado con el sistema reportado.
5. Registro fotográfico y videos de las inspecciones realizadas a la aeronave.
6. Se solicitó la aplicación del caza falla, con el personal de mantenimiento de la OMAC-N 681 y personal SMS de “ESTELAR”.
7. Se entregó la cesión de custodia Total DGOAST / 2023 / N°0010
8. Se realizó Trouble Shooting de acuerdo al manual de mantenimiento, dando como resultado; el ajuste del conector de unión de la línea PT7.



Fotografía 1. TMA realizando inspección y Trouble Shooting, a la aeronave involucrada en el suceso investigado.



Fotografía 2. Muestra el conector por donde existía la fuga de la línea PT7 presentando caída en la medición del instrumento de indicador de la relación de presión del motor, con su nombre en inglés Indicator Engine Pressure Ratio (EPR) en el motor 1.



Fotografía 2. Muestra la T y el sello por donde se presentaba la fuga



Fotografía 3. Instalación de la T y ajuste del conector de la línea PT7 para una medición exacta del instrumento de indicador de la relación de presión del motor, con su nombre en inglés Indicator Engine Pressure Ratio (EPR) del motor 1.

Después de realizar la revisión y ajustes del sistema operacional para chequear la falla reportada, se inspeccionó el sistema Take Off, la OMAC N-681 procedió a realizar todas las pruebas pertinentes, obteniendo resultados favorables. Se procedió a hacer una corrida de motores para comprobar y garantizar el buen funcionamiento del sistema, obteniendo resultados satisfactorios y operando en los parámetros normales.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

A la aerolínea **AEROLINEAS ESTELAR LATINOAMÉRICA, C.A.**

1. Mantener la aeronave en estricta observación durante los próximos vuelos con la finalidad que las fallas hayan dejado de presentarse.
2. Revisar e inspeccionar las líneas PT7 y los conectores de las diferentes "T" de la flota para cerciorarse que estén ajustadas.

### **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 006/2023, 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: La información aquí suministrada es emitida por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), bajo la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (DGOAST), adscrita al Ministerio del Poder Popular Para el Transporte (MPPPT).

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

Al momento de la elaboración de este informe, a todos los estados que se les notifico sobre el suceso en investigación, sólo acusaron recibo de la comunicación.

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 13-2-2023

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>

CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de Miranda, Torre MPPT, Piso 20, Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte, 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)



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

María Méndez De Santis