

# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE SCF-PP

**MATRÍCULA:** YV2823

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

**MODELO:** 737-232

**SERIAL:** 23090

**EXPLOTADOR:** AVIOR AIRLINES, C.A.

**LUGAR:** AEROPUERTO INTERNACIONAL "G/D JOSE  
ANTONIO ANZOATEGUI" (SVBC)

**FECHA:** 12/04/2023

**HORA:** 16:09 UTC



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

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 021/2023

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** 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° **021/2023**, 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.**

El 12 de abril de 2023 a las 16:09 UTC, la aeronave matrícula YV2823, fabricante: BOEING AIRCRAFT COMPANY, Modelo: 737-232, Serial: 23090, propiedad de AVIOR AIRLINES, C.A., con plan de vuelo desde la pista del Aeropuerto internacional "G/D José Antonio Anzoátegui", ubicado en Barcelona Estado Anzoátegui (SVBC), con destino al Aeropuerto "Simón Bolívar", ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI), con cuarenta y nueve (49) personas a bordo (piloto, copiloto, tres (3) auxiliares de abordaje y cuarenta y cuatro (44) pasajeros), Inicia la carrera para el despegue, el capitán noto una diferencia de potencia en los motores (Motor 2 muy acelerado y motor 1 poca aceleración), por seguridad el piloto decidió abortar el despegue y retornar a la plataforma.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, fabricado por BOEING AIRCRAFT COMPANY, modelo 737-232, Serial: 23090, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A16WE Revisión 68 de fecha 19 de julio de 2021, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados debajo de las alas, son PRATT & WHITNEY, modelo JT8D-15 (Motor #1) y JT8D-17 (Motor #2) con un empuje máximo de 15,500 lbs y 16,000 lbs. El peso máximo de despegue es de 54.204 Kg (119.500 Lbs).



La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad 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 organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAC N° 440 AVIOR AIRLINES, C.A. ubicada en el Aeropuerto Internacional "José Antonio Anzoátegui", Hangares AVIOR, Barcelona, Estado Anzoátegui.

La organización de Mantenimiento que se encargara de las revisiones, reparaciones y mantenimiento de la aeronave será la OMAC N° 440 AVIOR AIRLINES, C.A. ubicada en el Aeropuerto Internacional "José Antonio Anzoátegui", Hangares AVIOR, Barcelona, Estado Anzoátegui.

El piloto con 37 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental / Instrumental Flight
- B732 / B734 Capitán / PIC

El copiloto con 34 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight
- B732 / B734 Copiloto/ SIC

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 0 KT, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.



En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del suceso.
- Solicitud de la documentación completa del piloto al mando y copiloto:  
Licencias, certificados médicos y copia de las bitácoras.
- Reporte de mantenimiento y registros de mantenimiento.
- Entrevista a la tripulación.
- Documentos del explotador.
- Certificado de matrícula, Aeronavegabilidad y Póliza de Seguro.
- Certificado de conformidad de mantenimiento.
- Certificado de homologación acústica.
- Se realizó inspección visual y fijación fotográfica de la aeronave.
- Se realizó Troubleshooting.
- Se inspecciono el Motor #1 en busca de la causa de la falta de aceleración encontrando rigidez en el Engine Control Cable, Según AMM 76 – 11 - 21. (Imagen 1).



**Imagen 1. Inspección  
a la Turbina # 1**



- Se Retira y reemplaza el Engine Push – Pull Cable según AMM 76 – 11 – 81, pág. 401 a 406 (Imágenes 2, 3 y 4)

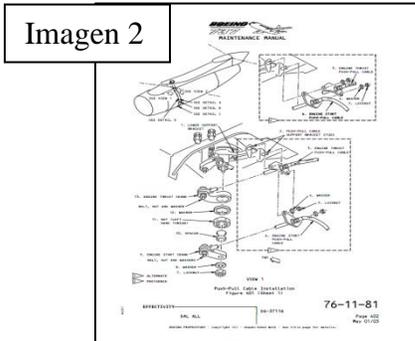


Imagen 2

Imagen 2. AMM 76 – 11 – 81.

Imagen 3. Engine Push – Pull Cable retirado

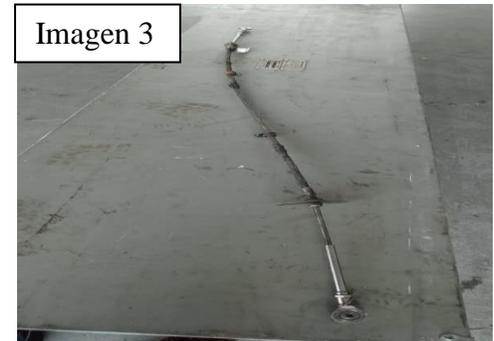


Imagen 3

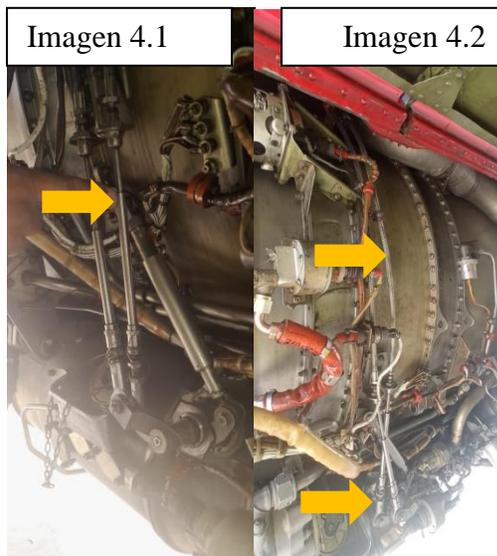


Imagen 4.1

Imagen 4.2

Imagen 4.1 y 4.2. Detalle del Engine Push – Pull Cable instalado

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental; quedando pendiente la elaboración del informe final.

## **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-F014 correspondiente al expediente N° 004/2023., 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: **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**, cuya notificación fue enviada al oficial de guardia correspondiente, dando respuesta a la misma y asignando un representante acreditado.

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.

Caracas, 18 de abril de 2023



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.gov.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