

EXPEDIENTE 016/2021

# INFORME PROVISIONAL

## INCIDENTE GRAVE SCF-NP / OTHR

**MATRÍCULA:** YV380T

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** Boeing Aircraft Co.

**MODELO:** 737-230

**SERIAL:** 22127

**EXPLOTADOR:** Rutas Aéreas, C.A. (Rutaca Airlines)

**LUGAR:** En ruta SVM1 - SVCB

**FECHA:** 17/06/2021

**HORA:** 12:45 UTC



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

## INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°016/2021

El presente informe provisional 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°016/2021**. 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 día **17 de junio de 2021**, siendo las **12:25 UTC**, la aeronave matrícula: **YV380T** fabricante: **BOEING AIRCRAFT CO**, modelo: **737-230**, serial: **22127**, propiedad: **RUTAS AEREAS, C.A RUTACA AIRLINES** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLIVAR"** (SVM) ubicado en **MAIQUETIA, ESTADO LA GUAIRA** con destino al **AEROPUERTO "TOMAS HERES"**, ubicado en **CIUDAD BOLIVAR, ESTADO BOLIVAR (SVCB)**, con diecinueve (19) personas a bordo (Piloto, copiloto, tres (3) tripulantes de cabina) y catorce (14) pasajeros pasajeros, con un tiempo estimado en ruta de cincuenta minutos (0,50min), 23.589 libras de combustible y 4 horas de autonomía.

A las 12:37 UTC, al alcanzar la velocidad para retracción de **Flap 1°**, se comandó **Flap 1°** y el piloto al mando se percató de la indicación de luz **HyD-Líquido Hidráulico** en el **recall panel** acompañado de indicación de pérdida y baja presión de líquido hidráulico del sistema **HyD "A"**. inmediatamente el Cap. al mando aplicó el procedimiento establecido en el **Quick Reference**

**Handbook-QRH** procediendo a declarar la emergencia y solicitó retorno al Control de Aproximación de Maiquetía (**APP-SVMI**), culminando satisfactoriamente las listas de chequeo **non-normal** y **normal**, se activa el **Centro de Operaciones de Emergencia-COE** y plan de emergencia del aeropuerto y la compañía. Al aterrizar en **SVMI** siendo las 12:48UTC en Pista R10, la aeronave mantuvo posición al final debido, a la falla **HyD**. Los ocupantes resultaron ilesos, la aeronave fue trasladada a la plataforma con la falla anteriormente mencionada. (**SCF-NP / OTHR**).

La aeronave fabricada por **BOEING AIRCRAFT CO**, modelo: **737-230**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación Comercial-Servicio Público de Transporte Aéreo**, Certificado Tipo: **FAA N° A6WE2**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (N° de Control **013714**) emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, fabricación y diseño: **EEUU**, con una capacidad para **122** pasajeros, sus dos motores **Turbofán** ubicados en la parte inferior de las alas, son **Pratt and Whitney**, modelo **JT8D-17**, con un empuje máximo de **18.996 lb.**, Envergadura de **28,3 m (76,44 ft)**, y peso máximo de despegue de **52.390 kg (115.500 lb)**. La aeronave es de uso comercial para transporte de pasajeros.

La **Organización De Mantenimiento De Aeronáutica Civil (OMAC)** que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N 038: TALLER AERONÁUTICO MARES, S.R.L.** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLIVAR" MAIQUETIA, ESTADO VARGAS**.

El piloto al mando con 49 años de edad, poseía certificación médica y licencia de piloto transporte de línea aérea- avión comercial, instructor de vuelo instrumental simulado, vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: vuelo instrumental Capitán B732/B733 y 201,18 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 5.264,31 horas totales.

El copiloto al mando con 26 años de edad poseía certificación médica y licencia de piloto comercial – avión, emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: vuelo instrumental, copiloto B732.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso.**
- Se realizó entrevista y llenado de formato de entrevista para la tripulación.
- **Se obtuvo la siguiente documentación de la tripulación involucrada en el suceso (Piloto y Copiloto):**
  - ✓ Cédula de Identidad.
  - ✓ Licencias
  - ✓ Certificados médicos.
  - ✓ Recurrentes y simuladores.
  - ✓ Copias de las Bitácoras.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV380T:**
  - ✓ Certificado de Matrícula.
  - ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.
  - ✓ Certificado de Explotador.
  - ✓ Licencia de Radio frecuencia.
  - ✓ Certificado de Homologación Acústica.
  - ✓ Póliza de seguro.
  - ✓ Lista de pasajeros.
  - ✓ Plan de vuelo.
  - ✓ Reporte meteorológico en toda la trayectoria del vuelo.
  - ✓ Factura de suministro de combustible.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación de la OMAC-N 038: TALLER AERONÁUTICO MARES, S.R.L.**
  - ✓ **Certificado de OMAC**

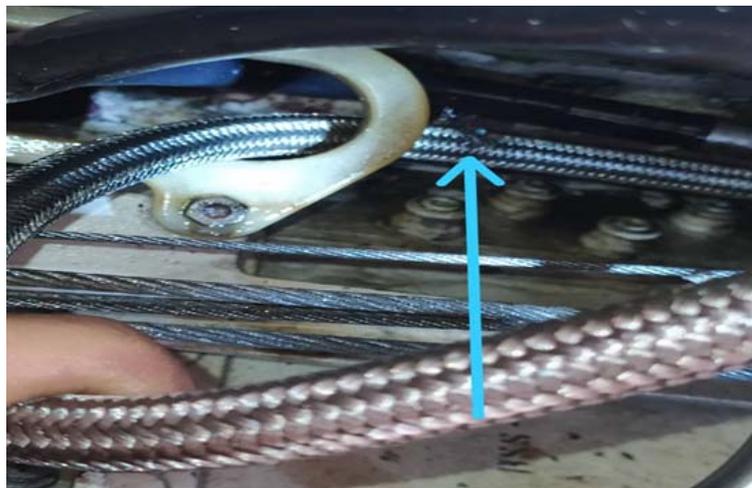
- ✓ **Lista de capacidades.**
- ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV380T:**
  - Control de directivas de aeronavegabilidad.
  - Control del cumplimiento de mantenimiento programado.
  - Control de componentes.
  - Orden de mantenimiento.
  - Certificado de peso y balance.
  - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
  - Certificado de conformidad de mantenimiento.
  - Certificados de control de equipos de aviónica.

Durante la inspección para validación de las acciones correctivas de mantenimiento, en referencia al reporte "Indicación de falla en sistema hidráulico A" siguiendo las instrucciones del manual de mantenimiento, se realizaron los siguientes procedimientos:

1. Se realizó mesa de trabajo con el Director del SMS y el personal de mantenimiento con el objetivo de Organizar el plan de trabajo a seguir para convalidar la documentación existente en la OMAC con los asentamientos realizados en los libros de la aeronave.
2. Realizar inspecciones de los procedimientos ejecutados en la aeronave.
3. Entrevista al responsable de mantenimiento y solicitud de informe escrito de sus actuaciones relacionadas con el suceso.
4. Se realizó fijación fotográfica de la aeronave para evaluar su estado físico.
5. Se efectuó inspección visual inicial del sistema actuador de tren de aterrizaje.
6. Se solicitó a la OMAC, un compendio de documentación adicionales para conformar el expediente del caso y como herramientas de análisis de evidencias.
7. Compendio de la documentación y Dossier de la Gerencia del SMS, Plan de Emergencia e informe escrito de las acciones ejecutadas con relación al suceso.
8. COMO MEDIDAS PREVENTIVAS Se solicitó la implementación de un procedimiento efectivo que permita la verificación del estado físico de los conectores y líneas rígidas o flexibles que forman parte de los sistemas hidráulicos en toda la flota de aeronaves de la empresa en pro de la seguridad operacional.
9. La aeronave fue cedida el día 21/06/2021, mediante Cesión de Custodia Total N°. **DGOAST/2021/N°. 021**, al representante legal de la Empresa.

- ✓ **Experticias realizadas durante el proceso de investigación**

Mediante el reporte y acción correctiva de acuerdo al AMM 20-10-52, a través del Slip N# 077314 por parte de la OMAC encargada del mantenimiento y el chequeo de acuerdo al AMM 29-00-00 de la aeronave se aplicó lo siguiente:



**Imagen 1:** Se observó línea de retorno de sistema actuador del tren izquierdo roto  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021



**Imagen 2:** Reservorio de Líquido Hidráulico, se observa bajo nivel de fluido  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2021

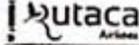
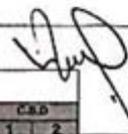
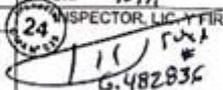
										<b>Nº 077314</b>			
VUELO Nº	ESTACIÓN	MATRÍCULA	DÍA	MES	AÑO	ATA	SEC	PAG	CAT	DMI/HIL - MEL			
1316	MIL	YU380T	17	06	21	-	-	-	-				
REPORTE: Después del Despegue se observo Pounding de Presion y Liquido Hidraulico del sistema "A"						ACCIÓN CORRECTIVA: SE efectuó Reemplazo del Flexible Hose de Acuerdo al AMM 20-10-52 pag. 401, se completo 36 QTS de liquido Hyd. LD-4 de Acuerdo al AMM 12-12-00 pag. 201 y se efectuó chequeo por fuga de Acuerdo al AMM 29-00-00 pag. 601 No observandose discrepancia.							
COMPONENTE: Flexible Hose						POS: LH							
PIN OFF: BACH8A06EE0250T						PIN ON: BACH8A06EE0250T							
S/OFF: N/A						S/ON: N/A							
CAPITÁN FIRMA: 						MECANICO LIC. Y FIRMA: 							
LOG Nº:						RELEASE STA:							
VENCE:						FECHA: 21/06/21							
INSPECTOR, LIC. Y FIRMA:						HORA: 15:00							
INSPECTOR, LIC. Y FIRMA:						INSPECTOR, LIC. Y FIRMA: 							

Imagen 3: Reporte y Acción correctiva N# 077314 Fuente: Investigador Encargado. Año: 2021



Imagen 4: BACH8A06 EE0250 reemplazante de la línea flexible rota Fuente: Investigador Encargado. Año: 2021

La Junta Investigadora De Accidentes E Incidentes De Aviación Civil (JIAAC), y en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa a la aeronave pudo determinar lo siguiente:

- La causa probable del incidente fue el factor material debido al deterioro de la línea flexible de retorno en el actuador del tren principal izquierdo, causando así la pérdida de fluidos y presión en el sistema hidráulico A.

**Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación.**

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 17 de Junio de 2022

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