

EXPEDIENTE 017/2021

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE SCF-PP

MATRÍCULA: YV3158

FABRICANTE DE LA AERONAVE: Boeing Aircraft Co.

MODELO: 737-401

SERIAL: 23984

EXPLOTADOR: Avior Airlines, CA

LUGAR: Espacio aéreo del Aeropuerto Internacional
"Simón Bolívar" de Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI)

FECHA: 28/06/2021

HORA: 17:20 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°017/2021

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°.017/2021**. 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 **28 de junio de 2021**, siendo las **16:10 UTC**, la aeronave matricula: **YV3158** fabricante: **BOEING AIRCRAFT CO**, modelo: **737-401**, serial: **23984**, propiedad: **AVIOR AIRLINES, C.A.** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" (SVM)** ubicado en **MAIQUETIA, ESTADO LA GUAIRA** con destino al **AEROPUERTO INTERNACIONAL PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE (SBBR), BRASILIA, REPUBLICA FEDERATIVA DE BRASIL**, con 10 personas a bordo (Piloto, copiloto, cuatro (4) tripulantes de cabina y cuatro (4) extra crew), con un tiempo estimado en ruta de cuatro horas con cuarenta y cinco (4 hrs 45 min), 35:400 libras de combustible y 6,37 horas de autonomía.

A las **16:10 UTC**, realizada la carrera de despegue y procediendo salida OSMAR 2, durante la fase de ascenso inicial y cruzando 15.000 ft aproximadamente, se enciende la luz de **Bleed Trip Off** del lado derecho, la tripulación de mando aplicó el **Quick Reference Handbook-QRH**, pagina **2.8** donde indica que se debe presionar el botón de **Engine Bleed** y la válvula se cerrará sola, sin

embargo, **No se obtiene un resultado satisfactorio**, se evaluaron las condiciones y debido a que se limitó la altitud se comprometió la planificación del vuelo, motivo por el cual la tripulación se comunicó con el **Centro de Control de Área (ACC-SVMI)** para retornar a Maiquetía por “falla en el sistema neumático de la aeronave”, el aterrizaje se dio sin contratiempos. Los tripulantes a bordo resultaron ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada. (**SCF-NP**)

La aeronave fabricada por **BOEING AIRCRAFT CO**, modelo: **737-401**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación Comercial-Servicio Público de Transporte Aéreo**, Certificado Tipo: **FAA N° A6WE**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**N° de Control 013223**) 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 **144** pasajeros, sus dos motores **Turbofan** ubicados en la parte inferior de las alas, son **CFM International**, modelo **56-3B-2**, con un empuje máximo de **22.031 lb.**, Envergadura de **28,9 m (94.1 ft)**, y peso máximo de despegue de **68.050 kg (150.124 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 440: AVIOR AIRLINES, C.A.** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “JOSÉ ANTONIO ANZOATEGUI” HANGARES AVIOR, BARCELONA, ESTADO ANZOATEGUI**

El piloto al mando con 43 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/B734 y 2.000 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 2.900 horas totales.

El copiloto al mando con 40 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 B734.

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 Bitácora.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV3158:**
 - ✓ 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 440: AVIOR AIRLINES, C.A.

- **Certificado de OMAC**
- **Lista de capacidades.**
- **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV3158:**
 - 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 "durante ascenso se enciende la luz Bleed Trip Off realizando acción correctiva según QRH con resultado no satisfactorio" siguiendo las instrucciones del manual de mantenimiento, se realizaron los siguientes procedimientos:

1. Durante la inspección se realizó Trouble Shooting de acuerdo A.M.M 36-11-05/101. Sheet 2 Engine Bleed Air Distribution Systems, Sheet 1.101. Sheet 2 Engine Bleed Air Distribution systems, sheet1. Block 21 (Check Connector D3064) y Block 22 (Check Connector D528). De acuerdo al SSM # 36- 10-01 / 101 con resultados satisfactorios.
2. Seguidamente se examinaron las líneas sensoras de la válvula High Stage y la válvula reguladora por fuga neumática de acuerdo al Trouble Shooting A.M.M # 36-11-705016 Fig. 103 Seet 4 paso 5, se realizó prueba de fuga neumática, de acuerdo al TASK # 36-11-705-016, encontrando fitting flojo de la línea sensora de la BLEED REGULATOR VALVE RH. Se realizó ajuste del fitting de acuerdo al A. M.M # 20-50-11. Se realizó Bleed Air Control Systems Operacional Test, de acuerdo al TASK # 36-11-05-715-043, con resultados satisfactorios. "LUZ DE BLEED TRIP RH OFF". También se llevó a cabo la corrida de motores para verificar el sistema, aplicando procedimiento establecido en el manual del fabricante arrojando resultados satisfactorios (falla identificada y corregida).
3. Se entregó la cesión de custodia total DGOAST/2021/N° 0018 al representante legal de la empresa.

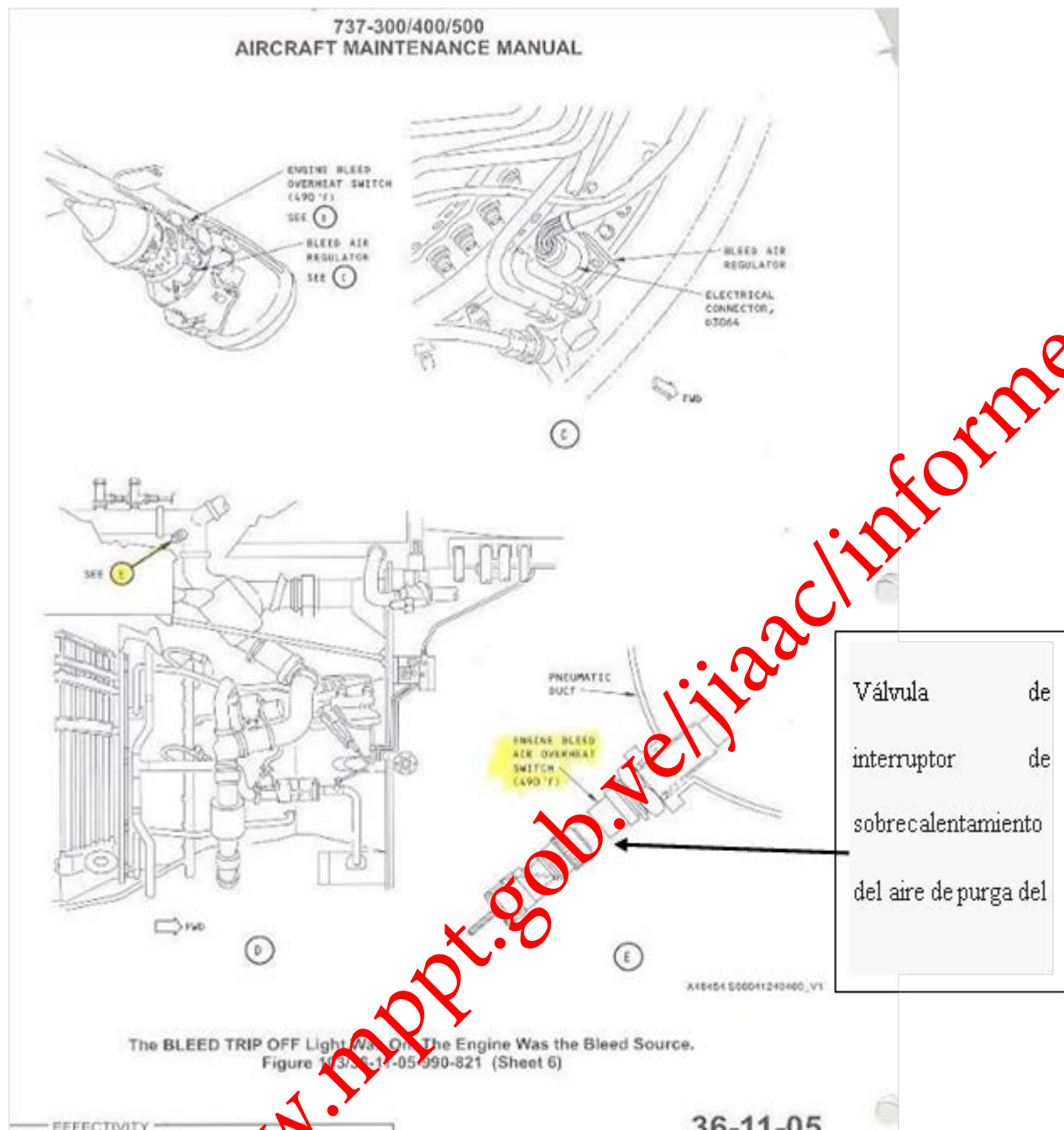


Imagen 1: BLEED TRIP OFF – Aircraft Maintenance Manual

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2021

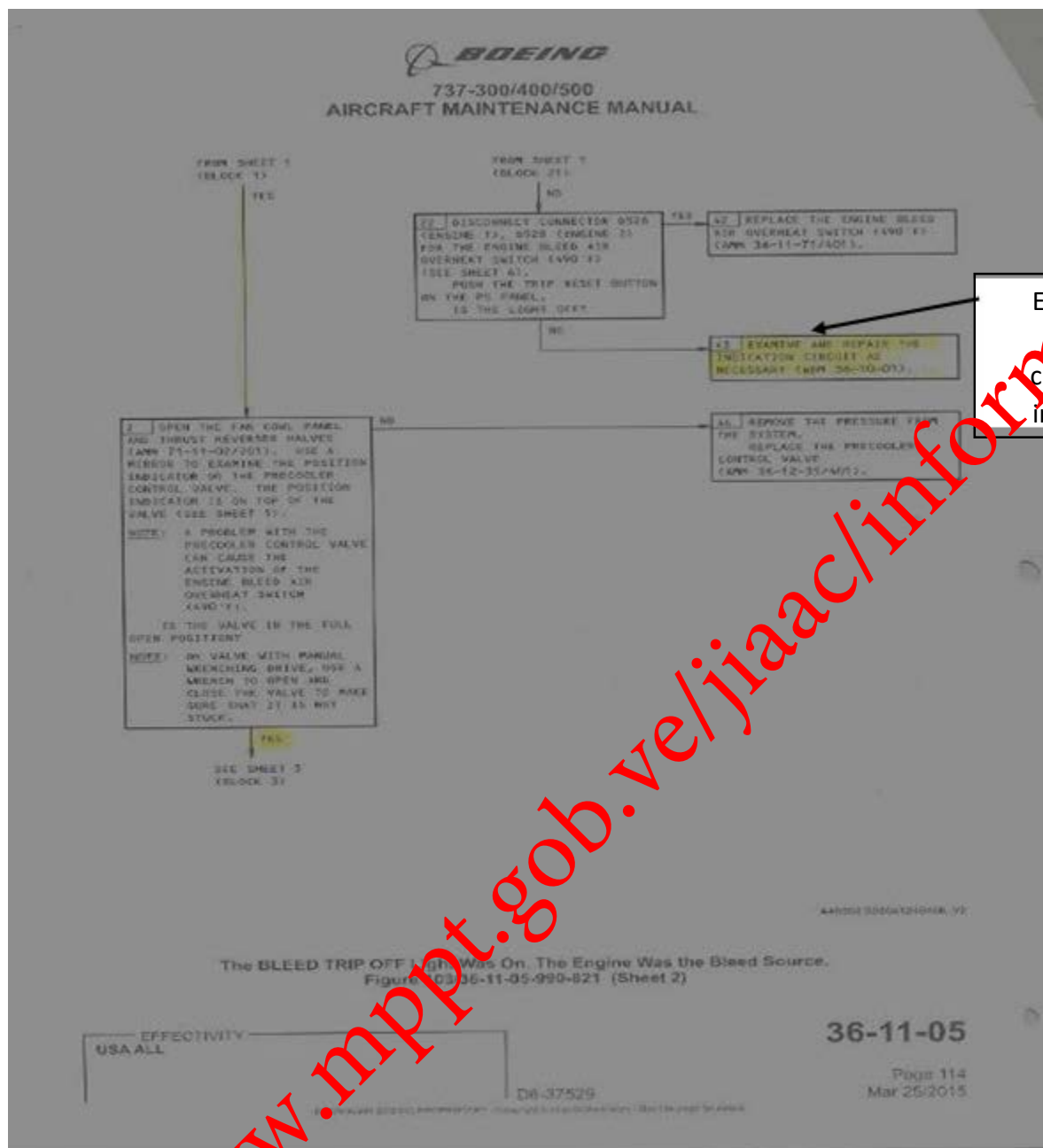


Imagen 2: BLEED TRIP OFF – Aircraft Maintenance Manual

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:

- El sistema neumático puede ser alimentado por motores, APU o una fuente terrestre. El colector normalmente está dividido por la válvula de aislamiento. Con el interruptor de la válvula de aislamiento en AUTO, la válvula de aislamiento solo se abrirá cuando se seleccione APAGADO un interruptor de purga de aire o de paquete del motor, el sobrecalentamiento del cuerpo del ala indica una fuga en el conducto de aire de purga correspondiente. Esto es particularmente grave si la fuga está en el lado izquierdo, ya que este incluye la conducción a la APU. Los circuitos de sobrecalentamiento del cuerpo del ala pueden probarse presionando el interruptor OVHT TEST, ambas luces de sobrecalentamiento del cuerpo del ala deben encenderse después de un mínimo de 5 segundos. Esta prueba es parte de la inspección diaria.
- El fitting de la línea sensorial de la Bleed Regulator Valve RH se encontraba floja debido a un chequeo inadecuado de la misma, esto da como resultado que se encendiera la luz del Bleed Trip Off en la cabina. Dicho fitting fue re-alineado, ajustado y realizándole los test correspondientes según manual de mantenimiento de la aeronave para su correcto funcionamiento.

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 28 de Junio de 2022

<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



“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