

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



EXPEDIENTE 033/2023

**INCIDENTE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV630T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BOEING AEROSPACE CO.

MODELO: 737-33A

SERIAL: 27285

EXPLOTADOR: ESTELAR, C.A.

LUGAR: En ruta SVMI - HAV

FECHA: 10/06/2023

HORA: 12:09 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°033/2023

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°033/2023**. 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 día 10 de Junio de 2023, siendo las 12:09 UTC, la aeronave matrícula **YV630T**, fabricante: **BOEING AEROSPACE CO.**, modelo: **737-33A**, serial: **27285**, propiedad: **ESTELAR, C.A.**, con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLIVAR" (SVMI)**, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "JOSÉ MARTÍ" (HAV)**, ubicado en el municipio de Boyeros, La Habana, Cuba, con **15.000 Kg libras totales de combustible y cuarenta y siete (47) personas a bordo**, ((piloto al mando y copiloto), cuatro (04) tripulantes, tres (03) auxiliares a bordo y (38) pasajeros), con un **tiempo estimado de ruta de 39 minutos**.

En fase de ascenso, aproximadamente a las 12:39 UTC y a diez (10) minutos de la posición ATONO, al alcanzar los 8.000 Ft (pies) la tripulación al mando observa que la altura en cabina se estaba incrementando lentamente, considerando que ya estaban cerca de los 10.000Ft (pies) requirieron mantenerse a esa altitud para proceder con la verificación del sistema de presurización. La tripulación al mando, realiza los procedimientos establecidos en el QRH de verificación y constatan que las dos **BLEED VALVE de ambos motores** no pasaban más de **10 PSI**, **la cabina alcanzó los 10.000 ft, siendo insatisfactorio lograr con los procedimientos el funcionamiento normal de la presión en la cabina**. Solicitan al Control de Aproximación de Maiquetía retornar al aeropuerto de salida. A las 12:40 UTC aterrizan con sus pasajeros y tripulantes ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada.

La aeronave fabricada por **THE BOEING COMPANY**, modelo: **737-33A**, categoría: **AVIACIÓN GENERAL-SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE**, Certificado Tipo: **N° A16WE**, Revisión **68** BOEING, emitido por la FAA, Federal Aviation Regulations de fecha **19 de Julio de 2021**.



La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (Nº de Control **014889**) 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-Nº 529 ESTELAR, C.A** ubicada en el **AEROPUERTO LA CARLOTA, ZONA NORTE, HANGAR GAT 5, CHUAO, CARACAS, DISTRITO CAPITAL**.

El **piloto al mando** con **32 años** de edad, poseía **certificación médica y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea-Avión 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/INSTRUMENTAL FLIGHT; MONOMOTORES TERRESTRES/SINGLE ENGINE LAND Y B733/B734 CAPITÁN/PIC y 1048,38 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 1.254,19 horas totales.**

El **copiloto** con **34 años de edad**, poseía certificación médica y licencia de **PILOTO COMERCIAL-AVIÓN** 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/ INSTRUMENTAL FLIGHT; B733/B734 COPILOTO/SIC y 3.930 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 5.670 horas totales.**

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas, y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeródromo Caracas "Oscar Machado Zuloaga", (SVCS).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del Incidente Grave a los Estados (**Expediente: N°033/2023**) el día **10/06/2023**.
2. Registro fotográfico del 360° de la aeronave.
3. **Se realizó la entrevista al Piloto y al Copiloto.**
4. **Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto y copiloto:**
 - a. Cédula de identidad.
 - b. Licencias.
 - c. Certificados Médicos.
 - d. Copias de las Bitácora.
 - e. Plan de Vuelo.
 - f. Manifiesto de Pasajeros
5. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV630T:**
 - a. Certificado de matrícula.

- b. Certificado de aeronavegabilidad.
- c. Licencia de estación de radio de la aeronave.
- d. Póliza de seguro de la aeronave.
- e. Certificado de Homologación Acústica.
- f. Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
- g. Metar de la hora.
- h. Peso y Balance.
- i. Última Factura de suministro de combustible.

6. Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N° 529 ESTELAR, C.A :

- a. Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico **OMAC-N°: 104**
- b. Lista de capacidades aprobada de la **OMAC-N°: 529**.
- c. Manual de procedimientos
- d. Control de Componentes de la Aeronave.
- e. Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
- f. Orden de Trabajos de la Aeronave.
- g. Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
- h. Se solicitó reporte de fallas anteriores del Sistema de Presurización.
- i. Se solicitó orden de trabajo para corrección de fallas.
- j. Se solicitó Check List del 360 de la aeronave previa a operación.

7. Se realizó inspección del motor derecho de la YV630T.

Se efectuó caza fallas (Troubleshooting) de acuerdo al Manual de Mantenimiento de la Aeronave (Por sus siglas Aircraft Maintenance Manual-AMM 36-11-05 Pág. 162), donde al operar el motor a 80% de N1, se chequearon:

1. Indicador de Precooler Control Valve.
2. Precooler Control Valve operando satisfactoriamente.
3. Indicador de la Pressure Regulating and Shutoff Valve (PRSOV) abierta.

Obteniendo como resultado falla del Pressure Regulating and Shutoff Valve (PRSOV) del motor 1 permanece abierta, procediendo a diferir la misma de acuerdo al MEL, Capítulo C (Fecha de vencimiento 20 de junio del 2023), y de acuerdo al Slip 22875.

Se realizó un chequeo operacional del sistema de presurización de acuerdo al Manual de Mantenimiento de la Aeronave (AMM 21-31-00; pág. 201) obteniendo resultados satisfactorios.

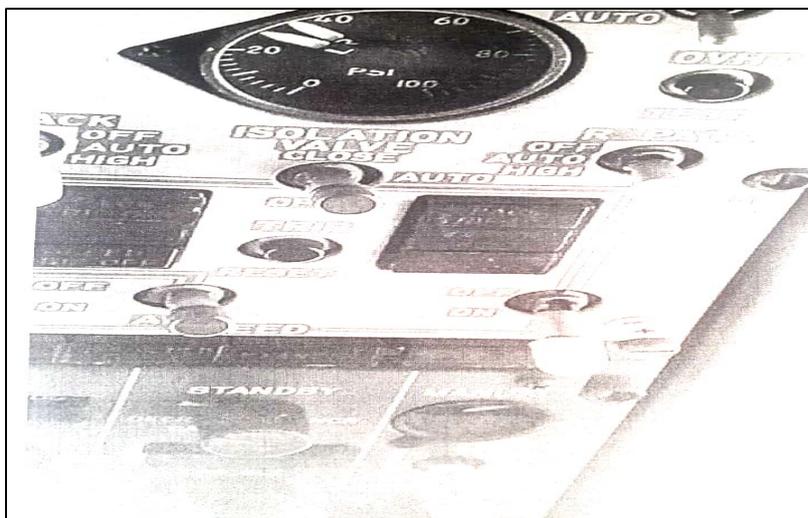


Figura 1. Verificación de buen funcionamiento del Sistema de Presurización.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023.

- Se entregó la cesión de custodia Total DGOAST/2023/N°0041.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recadas, emite las siguientes Medidas Preventivas:

A la **OMAC N° 529 ESTELAR, C.A.:**

De acuerdo a la severidad del riesgo y al Manual de Mantenimiento de la Aeronave, se recomienda realizar chequeos operacionales de presurización en los próximos tres servicios 8A, mediante ordenes de mantenimiento.

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 033/2023, 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 Norteamérica. 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.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norteamérica, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, NTSB, como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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, 03-07-2023

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 hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis