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

Gran Misión Transporte Venezuela
G-20012311-7

EXPEDIENTE 038/2023

# INCIDENTE
# SCF-PP

JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL DE VENEZUELA

**MATRÍCULA: YV2823**

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

**MODELO: 732-232**

**SERIAL: 23090**

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

**LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLÍVAR" (SVMI) DE MAIQUETIA.**

**FECHA: 16/07/2023**

**HORA: 16:54 UTC**

http://www.mppt.gob.ve

**INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN**
**JIAAC EXPEDIENTE N°038/2023**

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iníciales 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°038/2023**. 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 16 de julio de 2023, siendo las 17:00 UTC, la aeronave matricula **YV2823**, fabricante**: THE BOEING COMPANY**, modelo: **737-232**, serial: 23090, propiedad: **AVIOR AIRLINES, C.A**, con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLIVAR" (SVMI),** ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira, hacia el Aeropuerto Internacional de las Américas ubicado en República Dominicana (MDSD)**,** con 6.500 Kg libras totales de combustible, tres (03) horas de autonomía y setenta y siete (77) personas a bordo,((piloto al mando, copiloto), tres auxiliares (03) dos (02) Tripulantes de Cabina y (70) pasajeros), con un tiempo estimado de ruta de 35 minutos.

Durante la fase de ascenso aproximadamente a las 15:42 UTC el Piloto al mando del vuelo 1214 de Avior Airlines a bordo de la aeronave YV2823 solicita al Centro de control de Area Maiquetía ascender a nivel de vuelo (FL260), el cual les fue autorizado. Sin embargo, faltando aproximadamente 500 pies para nivelar a FL260 se encendió la luz del **ENG N°1 FIRE OVERHEAT (Indicador de sobre calentamiento del motor N°1)**. La tripulación inmediatamente aplica los procedimientos establecidos en el QRH para este tipo de falla. Proceden a notificar al centro de control de área la falla y que regresaban al aeropuerto de salida, solicitando el descenso en ese momento observan la señal de **Alarma De Presurización De Cabina**, la Tripulación al mando procede aplicar el MEMORY ITEMS y los procedimientos establecidos en el QRH para falla de presurización, se continuo con el descenso hasta alcanzar los 10.000 pies (FL100),sin novedad, luego de haber culminado todas las listas de chequeo correspondientes aterrizaron por la pista 10 del aeropuerto de Maiquetía (SVMI), sin novedad, desembarcando por la plataforma N° 12 de forma controlada y segura con sus pasajeros y tripulantes ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada.

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

La aeronave fabricada por **THE BOEING COMPANY**, modelo: **737-232**, categoría: **Aviación Comercial–Servicio Público de Transporte Aéreo**, Certificado Tipo: **Nº** A16WE, **Modelo: 737-200 (Aprobado Diciembre 21, 1967) Transporte Aéreo. Departamento De Transporte Administración Federal De Aviación**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (Nº de Control **014433**) 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 440 B1 "AVIOR AILINES, C.A"**, ubicada Frente la Rampa 12 del **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR** en La Guaira, Estado La Guaira.

El **piloto al mando** con **47 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, B732/B734 Capitán/PIC y 1.302 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 4271.1 horas totales**.

El **copiloto** con **28 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 **Vuelo Instrumental, B732/B734 Copiloto/SIC** y **220 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 2.100 horas totales**.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas, Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) iguales o mejores que los mínimos especificados.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del Incidente Grave a los Estados **(Expediente: N°038/2023)** el día **16/07/2023.**
2. Registro fotográfico 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 Bitácoras de vuelo.
   - e. Plan de Vuelo.

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

f. Manifiesto de Pasajeros

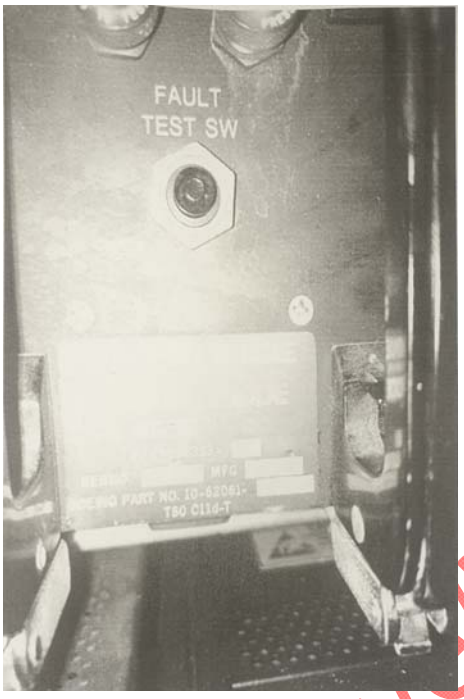
5. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV2823:**
   a. Certificado de matrícula.
   b. Certificado de aeronavegabilidad.
   c. Licencia de estación de radio de la aeronave.
   d. Póliza de seguro de la aeronave.
   e. Certificado de Homologación Acústica.
   f. Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
   g. Metar de la hora.
   h. Peso y Balance.
   i. Ultima Factura de suministro de combustible.

6. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N 440 B1 "AVIOR AIRLINES, C.A":**
   a. Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico **OMAC-N°: 431**
   b. Lista de capacidades aprobada de la **OMAC-N° 440 B1** en **BOEING 737-200**
   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.
   i. Se solicitó orden de trabajo para corrección de fallas.

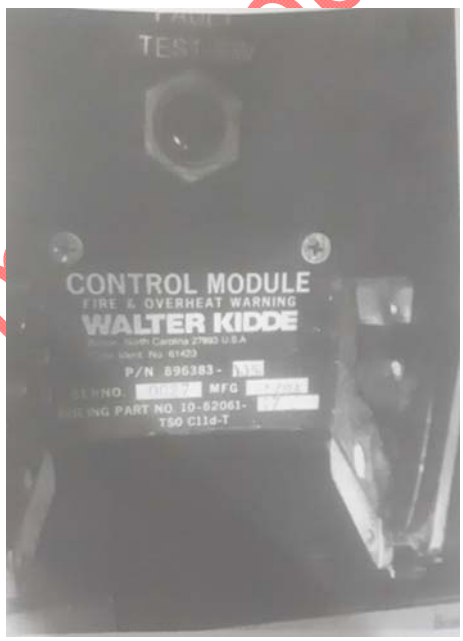
7. **Se realizó inspección del motor N°1 del YV2823 bajo reporte N° 148338/148339 por indicación de la LUZ DEL ENG N°1 FIRE OVERHEAT (Indicador de sobre calentamiento del motor N°1) en el PANEL P9 se encendió próximos a nivelar FL260.**

   **a.** Se efectuó T/S de acuerdo a AMM-26-11-02 Pág. 101/102.
   **b.** Se efectuó **remoción/instalación** de **CONTROL DE BOX MODULE FIRE OVERHEAT**, de acuerdo a AMM-26-10-01 Pág. 401/402/403.
   **c.** Se efectuó test operacional de acuerdo a AMM-26-11-02 Pág. 501/502/503.
   **d.** Se efectuó test "F" del AMM-71-00-00 Pág. 509 con resultados satisfactorios.

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




**Fotografía 1.** CONTROL DE BOX MODULE FIRE OVERHEAT (Removido).
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023




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

**Fotografía 2.** CONTROL DE BOX MODULE FIRE OVERHEAT (Instalado).
**Fuente:** Investigador Encargado**. Año:** 2023

Se entregó la **cesión de custodia Total DGOAST/2023/N°0046.**

**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 **038/2023**, 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, 25-7-2023

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

Gran Misión Transporte Venezuela
G-20012311-7

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

http://www.mppt.gob.ve/informes/