

EXPEDIENTE 003/2020

INFORME PROVISIONAL

INCIDENTE GRAVE SCF-PP

MATRÍCULA: YV2823.

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BOEING AIRCRAFT.

MODELO: 737-200

SERIAL: 23090

EXPLOTADOR: AVIOR AIRLINES, C.A

LUGAR: En ruta SVMI- SVCB

FECHA: 28/01/2020

HORA: 01:04 UTC



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

INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°003/2020

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°003/2020**. 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 enero de 2020, siendo las 01:04 UTC, la aeronave matrícula **YV2823**, fabricante: **BOEING AIRCRAFT**, modelo: **737-200**, serial: **23090**, propiedad: **AVIOR AIRLINES, C.A** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR"(SVM)** ubicado en **MAIQUETIA, ESTADO LA GUAIRA** hacia el **AEROPUERTO "TOMAS DE HERES" (SVCB)** ubicado en **CIUDAD BOLIVAR, EDO. BOLIVAR**, inició la carrera de despegue con ciento seis (106) personas a bordo (Piloto, copiloto y cinco (05) tripulantes de cabina) y ciento un (101) pasajeros), con un tiempo estimado en ruta de cincuenta y cinco minutos (55min), 18.000 libras de combustible y 4 horas de autonomía.

A las 01:04 UTC, la tripulación de mando fue autorizada para despegar, al colocar la potencia de despegue, el motor N° 2 no aceleró más de 1.77 EPR. Condición que obligó al piloto a realizar la maniobra de Rejected Take-Off, la tripulación al mando inmediatamente notificó a la torre de control del evento y fue autorizado a desalojar la pista y retornar a la rampa nuevamente, resultando sus 106 ocupantes ilesos y la aeronave con ligeros desperfectos.

La aeronave fabricada por **BOEING AIRCRAFT**, modelo: **737-200**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación Comercial-Servicio Público de Transporte Aéreo**, Certificado Tipo: **N° A16WE_Rev_69**, emitido por la **FAA, Federal Aviation Regulations**. La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**N° de Control 012417**) 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 de 130 pasajeros, sus dos motores

Turbofan ubicados uno en el ala derecha y otro en el ala izquierda, son Pratt and Whitney modelo JT8D-217A/C con un empuje máximo de 20.850 lb. Envergadura 32,8 m (107,6 ft), peso máximo de despegue 63.503 kg (139 960,6 lb). La aeronave es de uso comercial para transporte de carga.

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 ANZOÁTEGUI", HANGARES AVIOR, BARCELONA, ESTADO ANZOÁTEGUI.**

El piloto al mando con 46 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: B732 capitán/PIC, B732 capitán/PIC, nivel 4- competencia lingüística.

El copiloto al mando con 29 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, Monomotores terrestres (BE36), Monomotores terrestres (PA34), B732 copiloto, nivel 5- competencia lingüística.

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

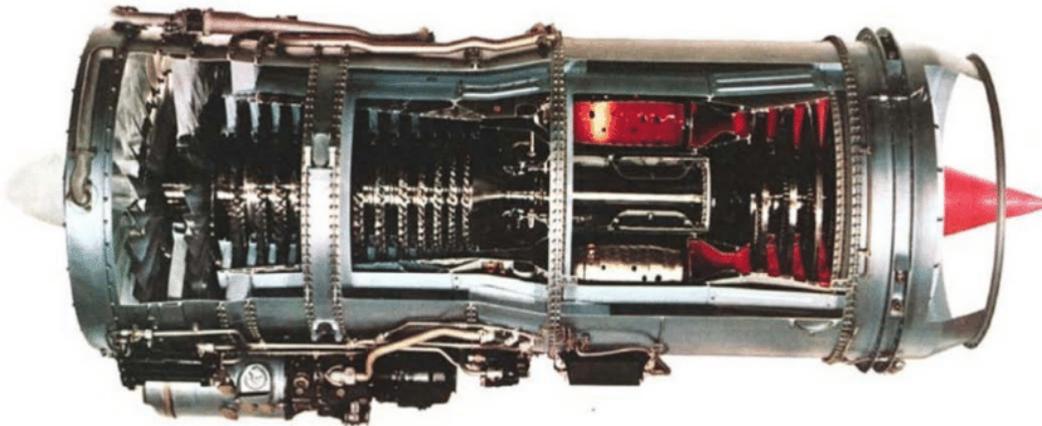
Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso.**
- Se realizó entrevista y llenado de formato de entrevista para Piloto.
- **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 YV2823:**
 - ✓ Certificado de Matrícula.
 - ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.

- ✓ Certificado de Explotador.
 - ✓ Licencia de Radio frecuencia.
 - ✓ Certificado de Homologación Acústica.
 - ✓ Póliza de seguros.
 - ✓ Plan de vuelo.
 - ✓ Manifiesto de pasajeros.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación de la OMAC OMAC-N 440. AVIOR AIRLINES, C.A.**
 - ✓ **Certificado de OMAC**
 - ✓ **Lista de capacidades.**
 - ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV2823:**
 - Control de directivas de aeronavegabilidad.
 - Control del cumplimiento de mantenimiento programado.
 - Control de componentes.
 - Orden de mantenimiento.
 - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
 - Certificado de conformidad de mantenimiento.

Durante la inspección para validación de las acciones correctivas de mantenimiento, en referencia al reporte "Falla del Motor N°2", durante la carrera de despegue. Slip #110505, según manual de mantenimiento, se realizaron los siguientes procedimientos:

1. Se efectuó troubleshooting de acuerdo al JTD 72-00-00 pág., 106/107, encontrándose PRBC valve bloqueada
2. Se realizó la remoción/instalación de Motor N°2, de acuerdo al AMM-75-31-11 pág. 401-406.
3. Se ejecutó CHECK FOR PRETRINMMED ENG test de acuerdo a AM-M71-00-00 pág., 509, con resultados satisfactorios.



Imagén 1.
Pressure Ratio Bleed Control and Tubing (Early Engines)



Avior Airlines Reporte de Mantenimiento / Maintenance Report
ROI-RNR-011 N° 110505

27-01-20 0606-737-200 702823 ESTACION / Station MSQ 75-31

En la Carrera de despegue el motor no entra en stall y el CPR no paso de 2.17.

Registrado por / Reported by Mario Ojeda 11677022 mpu@la

Acción Correctiva / Corrective action: SE EFECTUO TROUBLESHOOTING DE ACUERDO AL JT80-22-00-00 PAG 106/107, ENCONTRANDOSE PROBLEVALE CICLO DE SE REALIZA REMOCION/INSTALACION DE PRBC MOTOR #2 DE ACUERDO AL FITT-75-31-11 PAG 401-406, SE REALIZA CHECK FOR PRETRIMMED ENG TEST DE ACUERDO A AM-M-21-00-00-PAG 509, CON RESULTADOS SATISFACTORIOS

Partes / Parts: DER, 658385, 615387, 615485B

Fecha de mantenimiento / Date: 29/01/2020

HORA LOCAL / Local time: 15:54:00

Imagen 2.
Reporte de mantenimiento, Slip N°110505

La Junta Investigadora De Accidentes e Incidentes De Aviación Civil (JIAAC), a partir de los hallazgos y evidencias recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

AVIOR AIRLINES, C.A.:

Llevar a cabo una Inspección efectiva que permita la verificación regular del buen mantenimiento de las turbinas, en toda la flota de aeronaves de la empresa de acuerdo a lo establecido en los manuales de mantenimiento.

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

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 Enero del 2021

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