

EXPEDIENTE 043/2023

INFORME

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV3158

FABRICANTE DE LA AERONAVE: THE BOEING
COMPANY

MODELO: 737-401

SERIAL: 23984

EXPLOTADOR: AVIOR AIRLINES, C.A.

LUGAR: AEROPUERTO "GENERAL JOSÉ ANTONIO
ANZOÁTEGUI", BARCELONA, EDO. ANZOÁTEGUI
(SVBC)

FECHA: 07/08/2023

HORA: 11:20 UTC



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



INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 043/2023

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° **043/2023**, 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 7 de agosto de 2023 a las 11:20 UTC, la aeronave matrícula YV3158, fabricante: THE BOEING COMPANY, Modelo: 737-401, Serial: 23984, propiedad de AVIOR AIRLINES,C.A., con plan de vuelo desde Aeropuerto Internacional "General José Antonio Anzoátegui", ubicado en Barcelona, Estado Anzoátegui (SVBC), con destino al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMÍ), con ciento cinco personas a bordo (piloto, copiloto, (3) tripulantes de cabina y (101) pasajeros), en la fase de ascenso para alcanzar la altitud crucero de 20.000 pies (FL200), la aeronave estaba alcanzando los 11.000 pies (FL110) la tripulación de mando se percata de un ruido de fuga de presurización por la ventana R1 (lado copiloto), mientras la aeronave estaba incrementando la altura, se estaba aumentando la intensidad del ruido, observándose además, desde la cabina de mando que parte del sello de la ventana R1 estaba expuesto. Antes de llegar a los 14.000 pies (FL140) el capitán al mando notifica al Centro de Control de Área de Maiquetía (ACC-MIQ) de retornar al aeropuerto de salida, Barcelona (SVBC). El capitán al mando notifica a la Jefa de Tripulación de Cabina del retorno por falla de presurización, la Jefa de Tripulación de Cabina le informa al capitán al mando que las mascarillas de oxígeno en la cabina de pasajeros no estaban desplegadas. La Torre de Control de Barcelona (SVBC) autorizó a la aeronave al aterrizaje por la Pista 15, aterrizando sin ninguna novedad con pasajeros, tripulación ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada.





La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, fabricado por THE BOEING COMPANY, modelo 747-401, serial N° 23984, categoría Transporte, Certificado Tipo FAA A16WE Revisión 68 de 19 de julio de 2021, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados debajo de las alas, son CFM International, modelo CFM-56-3B-2 con un empuje máximo de 22,100 lbs cada uno. El peso máximo de despegue es de 150,024 lb (68,050 kg).

La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad emitidas por la Unidad Administrativa especial de aeronáutica Civil como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial – servicio público de transporte aéreo.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.

La organización de Mantenimiento 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 con 48 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Unidad Administrativa especial de aeronáutica Civil, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- B732 Capitán
- B734 Capitán

El copiloto con 42 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Unidad Administrativa especial de aeronáutica Civil, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- B734 Copiloto

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 0 KT, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.





En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la tripulación:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificados Médicos.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
2. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV3158:**
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de Homologación Acústica.
 - Peso y Balance.
3. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N 440 AVIOR AIRLINES C.A.:**
 - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
 - Lista de capacidades aprobada de la OMAC
 - Control de Componentes de la Aeronave.
 - Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
 - Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
4. Se efectuó inspección de la ventana acorde al TASK 56-11-00-206-001, se procedió a presurizar la cabina acorde al TASK 05-51-91-702-001 evidenciando ruido en ángulo inferior R/A de la ventana R1. Se efectuó torque a los bolts acorde a TASK 56-11-11-434-027. Se realizó nuevo test de presurización acorde a TASK 05-51-91-702-001 con resultados satisfactorios.





Imagen 1: Ventana R1 con el sello desprendido
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023



IMAGEN 2





Imagen 2 y 3: TASK 56-11-11-434-027
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

La Junta Investigadora de Accidentes (JIA), y en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa, pudo determinar lo siguiente:

- El sello de la ventilla R1 se encontraba desprendido debido a una inadecuada instalación en el torque a los tornillos de sujeción con respecto a lo establecido en el manual de mantenimiento, el TASK 56-11-11-434-027 se efectuó el torque a los tornillos de sujeción, se aplicó la pega y se realizó una prueba de exterior para probar la fijación del sello, en el interior se realizó la presurización de la cabina para comprobar la efectividad de la prueba, la cual resultó satisfactoria y encontrándose en óptimas condiciones.

La Junta Investigadora de Accidentes (JIA) a partir de los hallazgos y evidencias recabadas, emite la siguiente medida preventiva:

- A la OMAC-N 440 AVIOR AIRLINES C.A.:

Realizar un recurrente para los TMA y demás personal de mantenimiento encargado para la aplicación de los procedimientos efectivos en el mantenimiento de la flota del explotador, Avior Airlines, de acuerdo a lo que se describa en el manual de mantenimiento del fabricante, en pro de la seguridad operacional.





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

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 del formulario MPPT-JIAA-F014 correspondiente al expediente N° **043/2023**., 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 Norte América**.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, cuya notificación fue enviada al oficial de guardia correspondiente, dando respuesta a la misma y asignando un representante acreditado.

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.

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 JIA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.





Caracas, 12 de Agosto de 2023

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

MPPT-JIA-F020





CONTACTENOS:

Dirección: Av.
Francisco de
Miranda, Torre
MPPT, Piso 20,
Junta Investigadora
de Accidentes
Municipio Chacao,
Estado Miranda -
Caracas – Venezuela

Visítenos:

(Web):

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

Llámenos:

(Telf.): +58

412-1554942 / 0212-
20133906 / IP
212336

o Escribanos:

(Mail):

jiaave@gmail.com



“Investigar 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

