

EXPEDIENTE 028/2023

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV621T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: The Boeing Company

MODELO: 737-4H6

SERIAL: 27352

EXPLOTADOR: Turpial Airlines, C.A.

LUGAR: En ruta SVMG - SVVA

FECHA: 30/04/2023

HORA: 20:46 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°028/2023

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°.028/2023**. 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 30 de abril de 2023, siendo las 20:46 UTC, la aeronave matrícula **YV621T**, fabricante: **THE BOEING COMPANY**, modelo: **737-4H6**, serial: **27352**, propiedad: **TURPIAL AIRLINES, C.A.**, con plan de vuelo local desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL CARIBE “GENERAL EN JEFE SANTIAGO MARIÑO”**, ubicado en la Isla de Margarita, estado Nueva Esparta (**SVMG**) hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL “ARTURO MICHELENA”**, ubicado Valencia, estado Carabobo (**SVVA**), con 7.5 toneladas totales de combustible y un total de ciento cuarenta pasajeros (140) personas a bordo, seis (06) tripulantes de cabina y ciento treinta y cuatro (134) pasajeros, con un tiempo estimado de ruta de 45 minutos y una autonomía de 03:30 horas; aeronave en ruta, durante la fase de crucero, cruzando los 27.000 ft se encendió la alerta "*cabin altitude*", observando que la altitud de cabina se encontraba por encima de 10.000 pies y en ascenso; la tripulación procedió a nivelar la aeronave y realizar el memory ítem, pero el PACK LH se encontraba sin presión, solicitaron a Control Maiquetía descender a 12.000 pies; autorizados y en descenso luego de realizado los procedimientos según el QRH, la presión neumática volvió al lado izquierdo, recuperando la presión y descendiendo la altitud de cabina a los límites estándar; el

vuelo continuó con normalidad aterrizando sin novedad en SVVA y desalojando la pista por sus propios medios. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave sin daños estructurales.

La aeronave fabricada por THE BOEING COMPANY, modelo: 737-4H6, categoría: Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte Aéreo, 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 (N° de Control 014254) 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 683 TURPIAL AIRLINES, C.A. ubicada en el Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena", Valencia, Estado Carabobo.

El piloto al mando con 53 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea 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: B734 Capitán / PIC y 2.214 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 15.264 horas totales.

El primer oficial con 33 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial 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: B734 Copiloto / SIC y 417 horas en el modelo involucrado en el suceso y 1.191 horas totales.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas, con vientos de calma y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena", (SVVA)

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Entrevista a la tripulación al mando de la aeronave
- Solicitud de llenado del formulario de entrevista para tripulaciones de mando.
- Solicitud de la documentación de la tripulación involucrada en el suceso (licencias, certificados médicos, recurrentes y simuladores)
- Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:

- ✓ Certificado de Matricula y Aeronavegabilidad
 - ✓ Control de directivas de aeronavegabilidad
 - ✓ Control del cumplimiento de mantenimiento programado
 - ✓ Control de componentes
 - ✓ Reporte del ultimo mantenimiento hecho al sistema que presento la falla.
- Se realizó inspección visual y fijación fotográfica de la aeronave.
 - Se efectuó troubleshooting de acuerdo al AMM 36-11-05 pag 140-142, Block 5- 46-.
 - Se realizó remoción e instalación de la "BAR" # 1 de acuerdo al AMM 36-11-16 pag. 401-407, se efectuó operacional test de acuerdo al AMM 36-11-16 pag. 501-509, operando satisfactoriamente.
 - Se efectuó airplane cannot maintain cabin pressure on single pack within specified limits, de acuerdo al AMM 21-00-05 pag. 101-142 y se realizó confidence check of airplane ability to maintain cabin pressure in flight on single pack operation de acuerdo al AMM 21-00-05 pag. 201-210, satisfactoriamente.

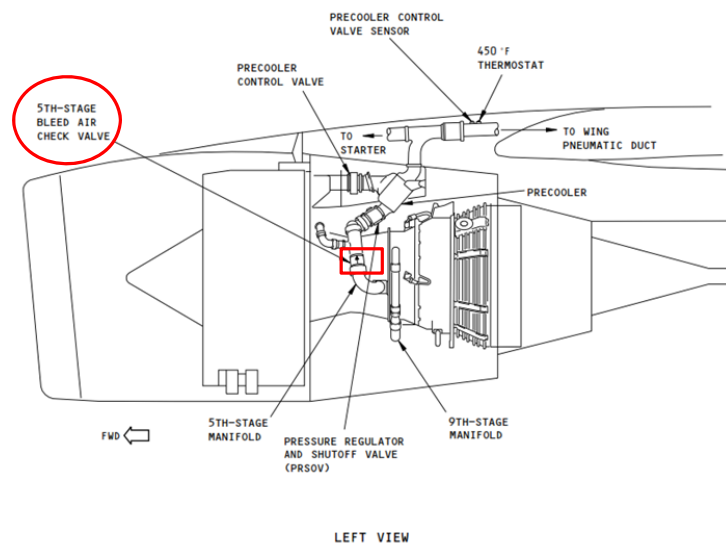
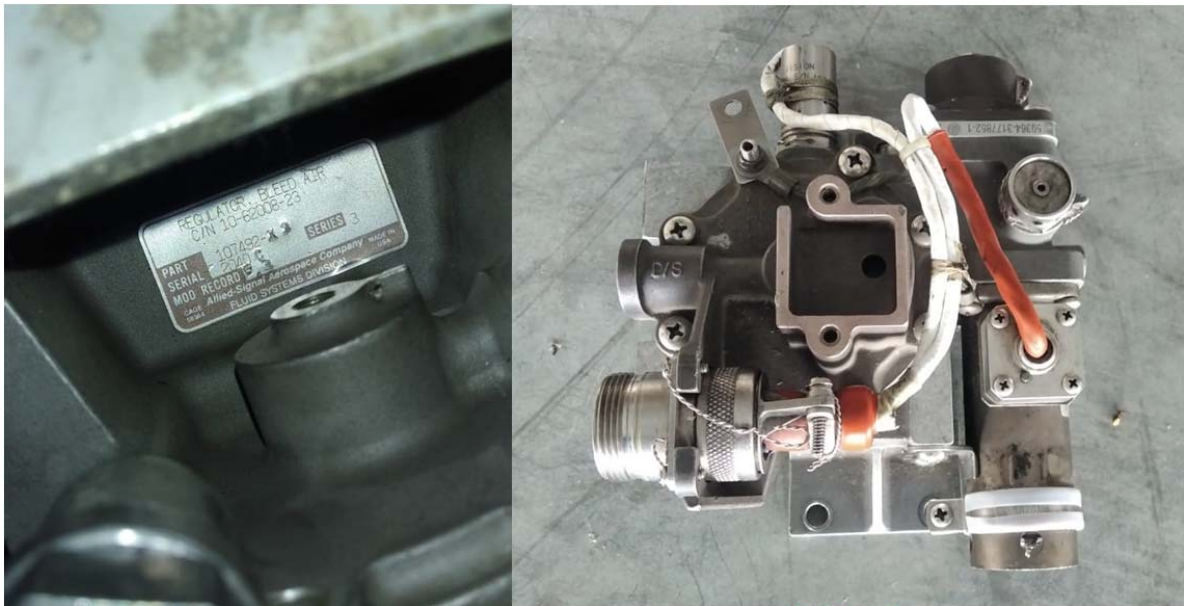
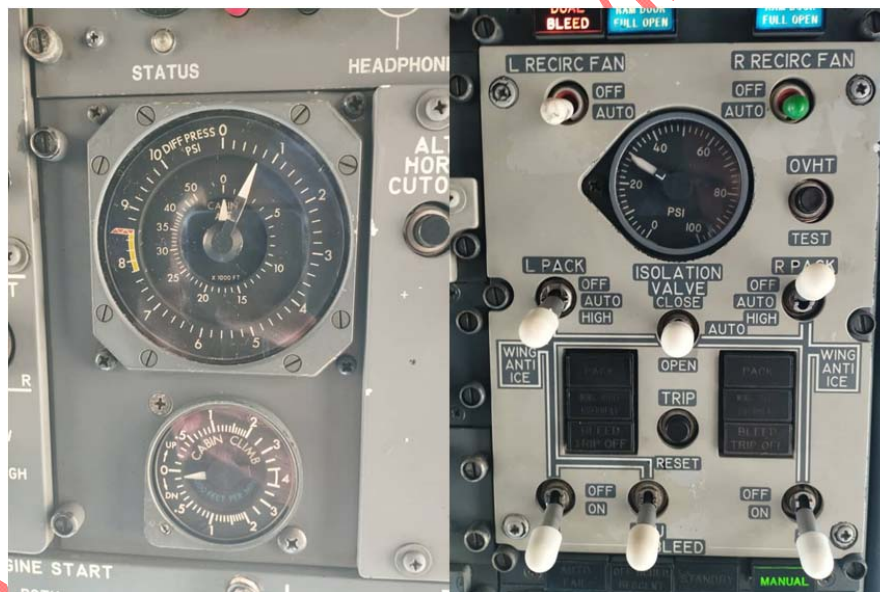


Ilustración 1. Diagrama de comprobación de fuga del Bleed Air System



Fotografía 1. BAR #1 (Regulator Bleed Air izquierdo)



Fotografía 2. Indicadores de Cabina

- Se entregó la cesión de custodia total DGOAST/2023/N°0036

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental; quedando pendiente la elaboración del informe final.

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 028/2023, 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.

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 8-5-2023

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

María Méndez De Santis