

EXPEDIENTE 066 /2023

# INFORME

## INCIDENTE SCF - PP

**MATRÍCULA:** YV3535

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** AIRBUS INDUSTRIES

**MODELO:** A340-642

**SERIAL:** 0416

**EXPLOTADOR:** CONSORCIO VENEZOLANO DE  
INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS  
(CONVIASA)

**LUGAR:** Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" De  
Maiquetía (SVM), La Guaira

**FECHA:** 07/11/2023

**HORA:** 14:30 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES**



## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

### JIAAC EXPEDIENTE N° 066/2023

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES** 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°066/2023**. 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 07 de noviembre de 2023 a las 14:32 UTC, la aeronave matrícula YV3535, fabricante: AIRBUS INDUSTRIES, modelo: A340-642, serial: 0416, propiedad: CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS (CONVIASA), inicio un vuelo regular desde el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI) hacia el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ubicado en Santa Lucía, Municipio de Zumpango, Nextlalpan, Tecamac, Estado de México, durante el ascenso inicial el sistema ECAM indico baja presión de aceite en el motor #4 (ENG 4 OIL PRESS), seguido de bajo nivel de aceite en el motor #4 (ENG 4 OIL QTY), por lo que se declaro PAM PAM PAM, indicando situación controlada pero requiriendo Holding en la posición DARPA con FL070 para realizar descarga de combustible (FUEL DUMPING/JETTISON) y retorno al aeropuerto de salida, arribando al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI) a las 15:11 UTC, con 183 personas a bordo y 7 horas de autonomía, tripulación y pasajeros ilesos (scf-pp / mtow grupo 4 27001 kg - 272000 kg)

La aeronave es un Multimotor terrestre propulsado por cuatro turbinas ubicadas en pares debajo de ambas alas de la aeronave, fabricada por AIRBUS INDUSTRIES modelo: A340-642, categoría de la aeronave: TRANSPORTE. Categoría Operacional: AVIACION COMERCIAL – SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO. Certificado Tipo: A43NM emitido por FAA, Revisión 13, de fecha 22 de Julio de 2022.





La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula (INAC) 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 Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N° 431 CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS (CONVIASA), ubicada en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", Hangar CONVIASA, Maiquetía, Estado Vargas.

El Piloto al mando de 40 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **Vuelo Instrumental / Instrumental Flight**
- **E190 Capitán / PIC**
- **A319 Capitán / PIC**
- **A342/A343/A346 Capitán / PIC**

El Primer Oficial de 38 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **Vuelo Instrumental / Instrumental Flight**
- **A342/A343/A346 Copiloto / SIC**

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran VMC (Condiciones meteorológicas de vuelo visual), con visibilidad ilimitada con poca nubosidad y viento en calma.

**Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:**

**1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos al explotador:**

- Licencias de la tripulación
- Cedula de identidad.





- Certificado Médico.
- Bitácora.
- Plan de Vuelo.
- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.

2. Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC N° 431 CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS (CONVIASA):

- 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.

3. Se realizó entrevista a la tripulación de la aeronave.

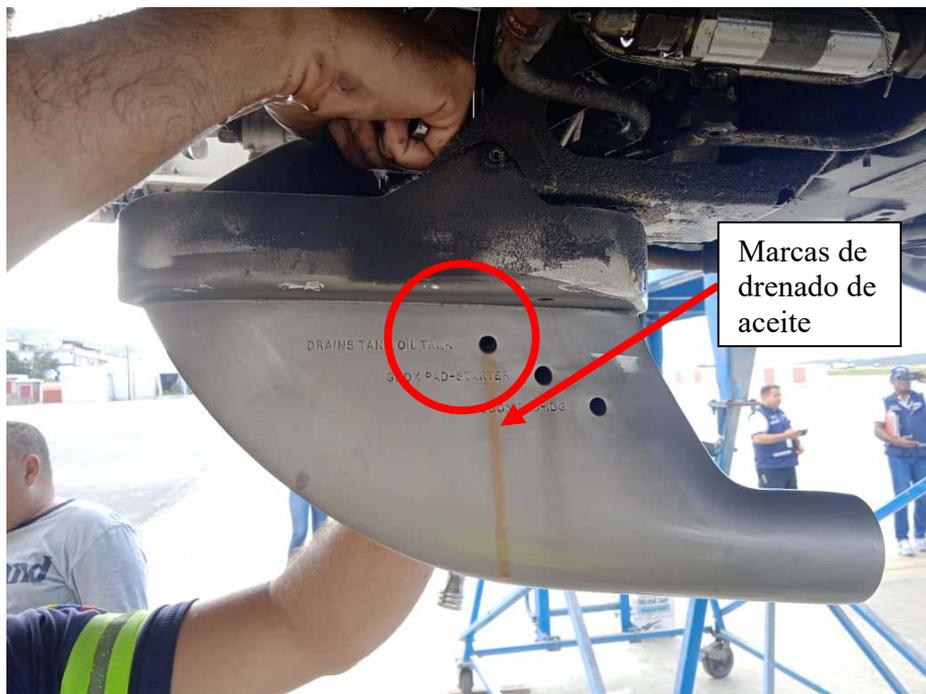
4. Se realizó revisión del motor #4 y recarga del reservorio de aceite por parte de la JIAAC y la OMAC N° 431 CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS (CONVIASA)



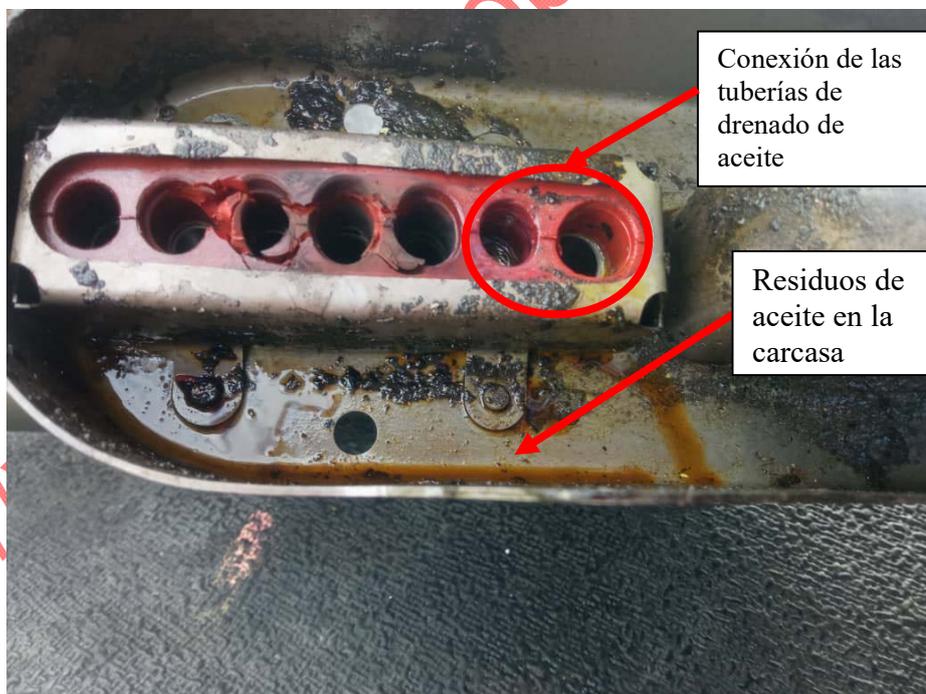
**Imagen 1:** Revisión del Motor #4 y recarga del reservorio de aceite  
**Fuente:** Investigador Encargado

**Año:** 2023





**Imagen 2:** Drenaje del sistema de aceite del motor #4  
**Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2023



**Imagen 3:** Drenaje del sistema de aceite del motor #4  
**Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2023

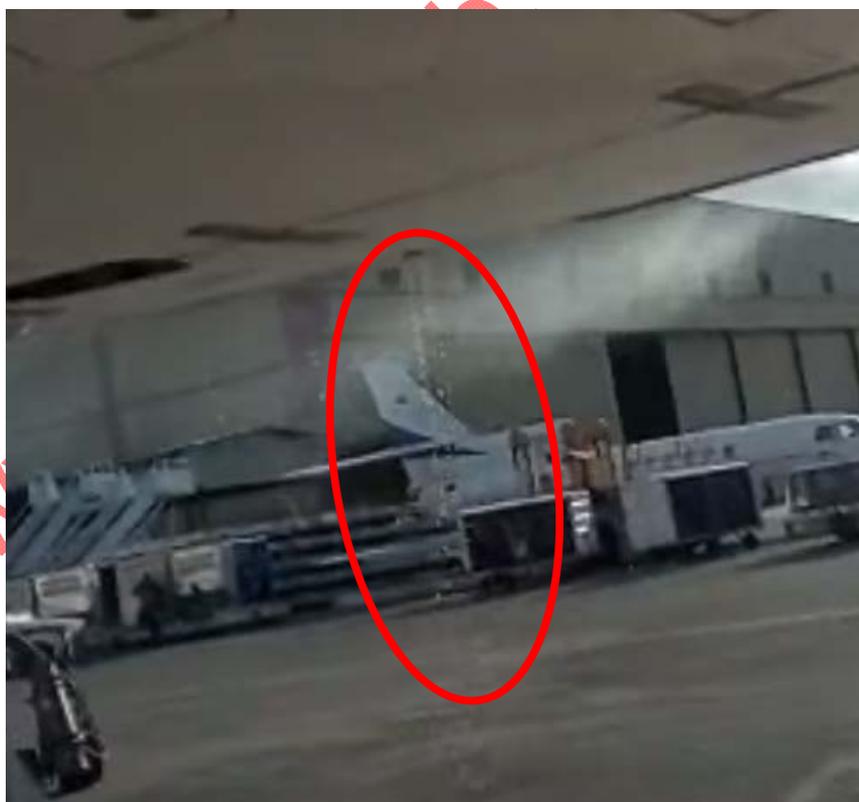




5. Se realizó encendido del motor #4 en busca de la causa de la pérdida del aceite



**Imagen 4:** Presión de aceite al inicio y final de la prueba  
**Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2023



**Imagen 5:** Perdida de aceite durante la prueba en el motor #4  
**Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2023

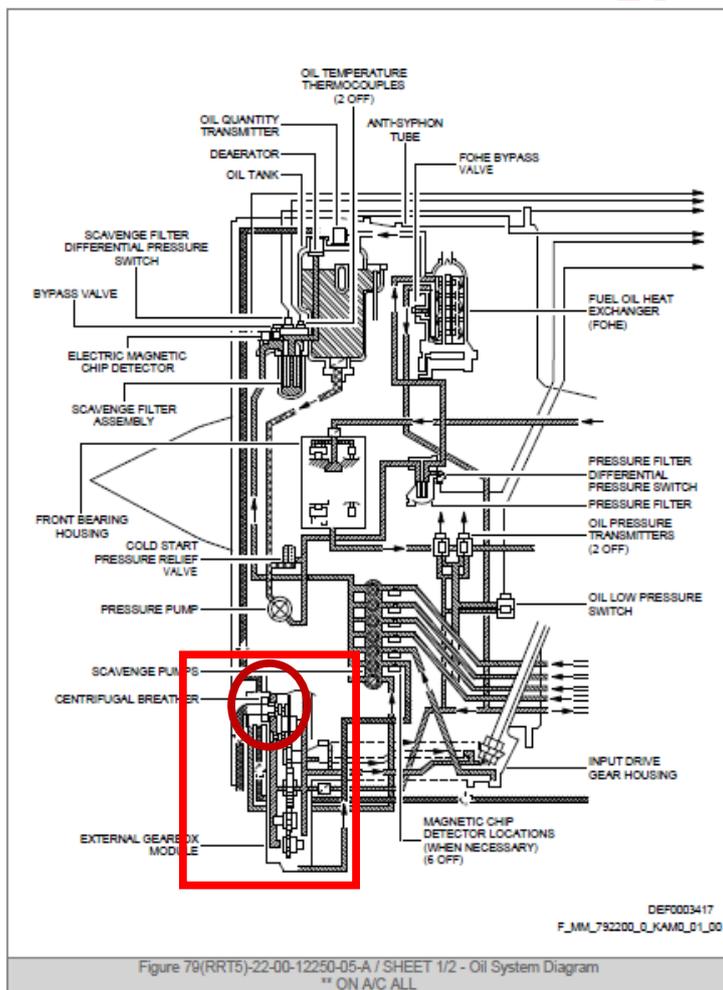




- Al revisar el libro de novedades (Slips) del avión se detectó que la tripulación informo que había tenido un alerta del tren de aterrizaje, al que se le realizo ajuste al Sensor de Proximidad y prueba funcional con resultados satisfactorios.

**Imagen 6:** Slip del Avión de la Falla en el Tren de Aterrizaje  
**Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2023

- Luego de la prueba anterior se pudo detectar que la falla se centraba en el área alrededor del Respirador centrífugo (Centrifugal Breather) del Módulo Externo de la Caja de Engranaje (External Gearbox Module)



**Imagen 7:** Diagrama indicando ubicación del Respirador centrífugo  
**Fuente:** Manual de Mantenimiento aeronáutico de Airbus **Año:** 2023



- 8. Se realizó reemplazo de las Empacaduras (Sealing Rings) del Respirador Centrifugal (Centrifugal Breather) del Módulo Externo de la Caja de Engranaje (External Gearbox Module) y se recargo el reservorio de aceite; realizo prueba funcional, consiguiendo detener la perdida de presión de aceite.

de presión de aceite.

Imagen 8: Slip del Avión de la Falla de Presión de Aceite

Fuente: Investigador Encargado Año: 2023

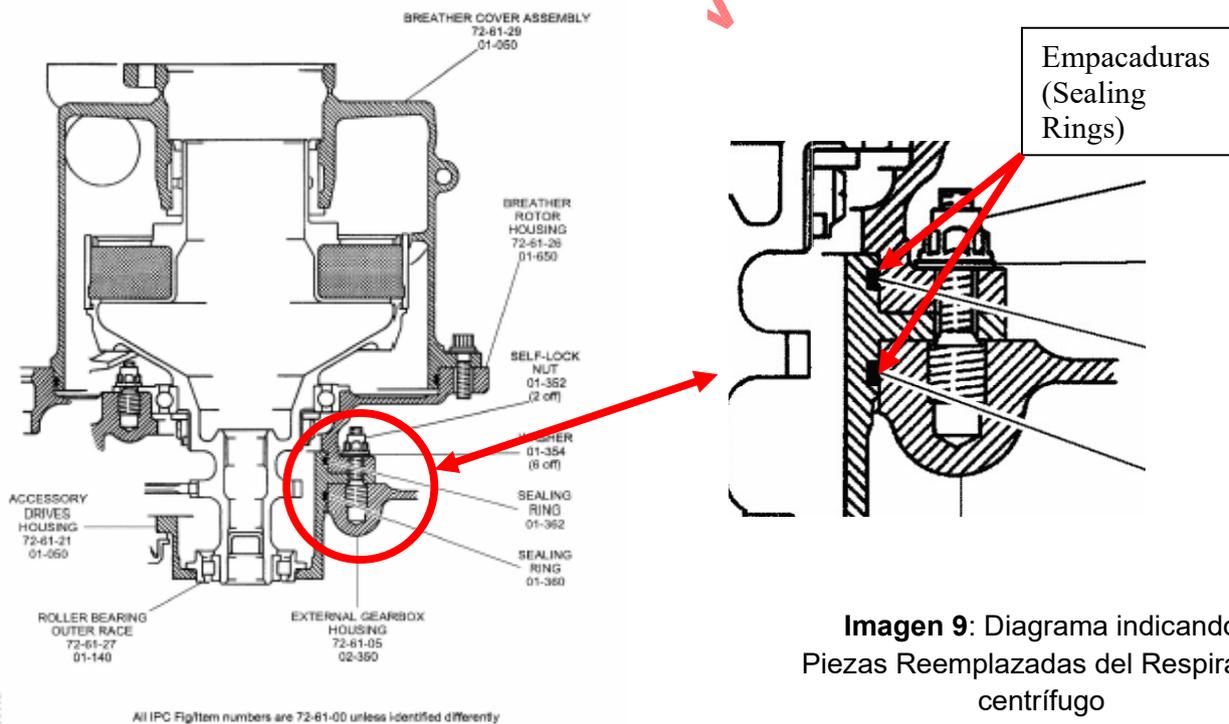


Imagen 9: Diagrama indicando Piezas Reemplazadas del Respirador centrífugo

Fuente: Manual de Mantenimiento aeronáutico de Airbus Año: 2023

Install the accessory drives housing assembly and the breather rotor group assembly on the external gearbox housing  
Fig.72-61-00-990-009-001





**Imagen 10:** Proceso de Recarga del Reservorio de Aceite e Instalación de Aleta de Desagüe  
**Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2023





**Imagen 10:** Prueba funcional del Sistema de Lubricación

**Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2023

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° 066/2023., 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.**





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, 25 de noviembre de 2023

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





**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/jiaa/>

Llámenos:

(Telf.): +58  
412-1554942 / 0212-  
20133906 / IP  
212336

o Escribanos:

(Mail):  
[jiaave@gmail.com](mailto:jiaave@gmail.com)



“Investigar 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

