



EXPEDIENTE: 070/2023

INFORME

**INCIDENTE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV2792

FABRICANTE DE LA AERONAVE: THE BOEING COMPANY

MODELO: 737-2B7

SERIAL: 22887

EXPLOTADOR: ESTELAR LATINOAMERICA C.A

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "GRAL. JOSE TADEO
MONAGAS", (SVMT)

FECHA: 30-11-2023

HORA: 13:23 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°070/2023

El presente informe refleja las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES 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°070/2023**. 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 **30 de noviembre del 2023**, a las **13:23 UTC** la aeronave matrícula **YV2792**, fabricante **THE BOEING COMPANY** modelo: **737-2B7**, serial: **22887**, propiedad de **ESTELAR LATINOAMERICA C.A.** despegó desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI), ubicado en Maiquetía, estado La Guaira hacia el **Aeropuerto Internacional “José Tadeo Monagas” (SVMI)** ubicado en **Maturín, Estado Monagas**; con **cincuenta y ocho (58) personas a bordo** (siete (7) tripulantes y cincuenta y un (51) pasajeros), con **dos horas cuarenta minutos (2:40) de Autonomía**, y **21.500 Lb de Combustible**.

Al completar la fase de aterrizaje en el aeropuerto Internacional José Tadeo Monagas, posterior al frenado, la tripulación procede a realizar el giro 180° en la pista 06-24, cuando accionan el steering se percatan que el sistema no tenía movimiento. Posteriormente la tripulación al mando realiza la revisión del indicador del sistema hidráulico “A” el cual marcaba “0”. La tripulación al mando procede a notificar a la torre de control la situación y realizar las coordinaciones para el desembarque de los pasajeros y traslado de la aeronave a la plataforma. Resultando los tripulantes y pasajeros ilesos, y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave involucrada en este suceso fue fabricada por The Boeing Company Airplane, modelo: 737-2B7, categoría: Aviación Comercial – Servicio Público De Transporte Aéreo, Certificado Tipo: N° A16WE, emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA).





Figura 1. Aeronave YV2792.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2023

La aeronave para el momento del suceso se encontraba Aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente N° 014966 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 681 Organización de Mantenimiento Aeronáutico Nacional “ESTELAR TECHNIK”, ubicada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” (SVMI), zona Este, hangar de “ESTELAR” Airlines, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira.

El piloto (Capitán) al mando de la aeronave con 29 años de edad, poseía Certificado Médico Aeronáutico, licencia de Piloto de transporte de línea aérea - avión (ATP), vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes:

- Vuelo instrumental;
- B732 Capitán / PIC con 2.672,2 horas de vuelo totales y 1.420 horas como piloto al mando
- B733/B734

El copiloto (primer oficial) con 31 años de edad, poseía Certificado Médico Aeronáutico, licencia de Piloto de transporte de línea aérea - avión (ATP), vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes:

- Vuelo instrumental;
- Monomotores terrestres / single engine land (C206)
- C500 Capitan
- B732 / B733 Copiloto
- B734 Copiloto
- C550 Copiloto

Las condiciones meteorológicas eran VMC, visibilidad ilimitada, viento en calma y en general buen tiempo a lo largo del día.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Entrevista al piloto (Capitán).
2. Entrevista al copiloto (Primer Oficial).
3. Solicitud de la copia de la documentación de la tripulación involucrada en el suceso:
 - Cédula
 - Licencias.
 - Certificados médicos.
 - Cursos Recurrentes.
 - Simuladores.
 - Copias de las Bitácoras.
 - Plan de Vuelo y Manifiesto de pasajeros.
4. Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:
 - Control de directivas de aeronavegabilidad
 - Control de componentes
 - Reporte de SMS
 - Certificado de Matricula.
 - Certificado de Aeronavegabilidad.
 - Licencia de Estación de Radio.
 - Póliza de Seguro.
 - Ultimo registro de mantenimiento relacionado con el sistema reportado.



5. Registro fotográfico del área donde se encontraba la fuga de líquido hidráulico (skydrol).



Figura 2. Evidencia del líquido Fugado. YV2792.

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

6. Se solicitó la aplicación del caza falla, de acuerdo al AMM ATA 29-11-00 pagina 102-107 durante la cual se observó que la línea hidráulica flexible P/N: BACH6P0340CCN S/N: N/A, presentaba daños en un costado, por lo cual se procedió a su reemplazo de acuerdo al AMM ATA 20-10-52 pagina 201 – 204 y ajuste / test de acuerdo al AMM ATA 29-11-00 operando satisfactoriamente.



Línea flexible
dañada

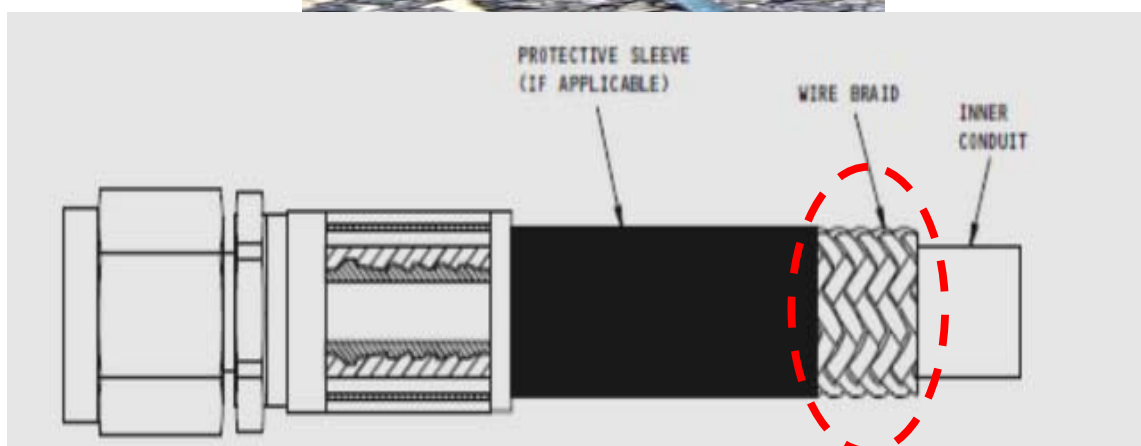


Figura 3. CRES Spiral Sleeveing. YV2792.

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

7. Se entregó la cesión de custodia Total **DGOAST / 2023 / N°0089**

CAUSA PROBABLE

La JIAAC luego de las experticias realizadas y las evidencias recabadas pudo determinar que el factor contribuyente para la rotura de la Wire Braid (malla protectora) de la línea hidráulica flexible, fueron las constantes vibraciones durante los aterrizajes lo que ocasiona que pierdan elasticidad,



Trayendo como resultado que se resquebraje la malla la cual a su vez causo la perforación y rotura de la línea hidráulica, y como consecuencia la fuga del líquido hidráulico (skydrol). Es importante destacar que, la línea hidráulica flexible es un componente On Condition, debido a que, el objetivo de este diseño de línea hidráulica basado en material con Teflón es que no posea vida límite de uso.

MEDIDAS PREVENTIVAS:

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los resultados y evidencias recabadas, muy respetuosamente emite la siguiente medida preventiva:

A la Gerencia de Mantenimiento:

Se recomienda la limpieza periódica con una solución de limpieza recomendada por Boeing (**AMM 12-40-00/201**) junto con el recubrimiento de las líneas con un compuesto preventivo de corrosión o equivalente.

Por los motivos antes expuestos, mediante la siguiente información se da cierre a la investigación.

NOTIFICACIÓN DEL SUCESO

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° 070/2023**., 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, 20 de diciembre de 2023.



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



“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