

# INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE  
SCF-NP**

**MATRÍCULA:** YV3011

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** BOEING COMPANY

**MODELO:** 737-401

**SERIAL:** 23989

**EXPLOTADOR:** AVIOR AIRLINES, C.A

**LUGAR:** EN RUTA SVM1 - SVBM

**FECHA:** 08/04/2024

**HORA:** 13:19 UTC



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

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°015/2024

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales 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°015/2024. 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 08 de abril del 2024, a las 13:15 UTC la aeronave matricula YV3011; fabricante BOEING COMPANY, modelo: 737-401, serial: 23989, propiedad de AVIOR AIRLINES C.A, despega desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI), ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira hacia el Aeropuerto Internacional Gral. Jacinto Lara (SVBM), ubicado en Barquisimeto, Estado Lara, con Setenta y Cuatro (74) personas a bordo (67 pasajeros y 7 tripulantes), y dos horas treinta minutos (2:30) de autonomía. Posterior a culminar la fase de despegue, al usar el compensador STAB TRIM la tripulación escucha un fuerte ruido y el STAB TRIM no responde, la tripulación procede a realizar el QRH (Manual de referencia rápida) para el STABILIZER TRIM INOPERATIVE 9.30, y declara la emergencia a los servicios de tránsito aéreo, decidiendo retornar al Aeropuerto de Salida (SVMI), logrando aterrizar sin novedad, resultando la tripulación y pasajeros sin lesiones, y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, fabricado por BOEING COMPANY, categoría: **Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte Aéreo**, y de clasificación: **Estándar**, emitido por la Autoridad Aeronáutica Venezolana (INAC). Certificado Tipo: A16WE emitido por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA).

La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-Nº440 Avior Airline, C.A.**, ubicada en el Aeropuerto Internacional "General De División José Antonio Anzoátegui", en Barcelona, Estado Anzoátegui.

El piloto (Capitán) con 43 años de edad, mantiene un Certificado Médico Aeronáutico y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea - Avión, todas 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 con fecha de vencimiento para el 16/Oct/2024; B732/734 Capitán/PIC con fecha de vencimiento para el 16/Oct/2024; con ocho mil (8000) horas de vuelo como piloto al mando, teniendo doce mil (12000) horas de vuelo totales, y cuatro mil (4000) horas totales en el tipo de aeronave del suceso.

El Copiloto (Primer Oficial) con 44 años de edad, mantiene un Certificado Médico Aeronáutico y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea - Avión, todas 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 con fecha de vencimiento para el 14/Jun/2024; B734 Copiloto/SIC con fecha de vencimiento para el 14/Jun/2024, C550/PIC con fecha de vencimiento para el 14/Jun/2024, y PAY2 con fecha de vencimiento para el 14/Jun/2024

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



**Imagen 1. Aeronave YV3011**  
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024

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

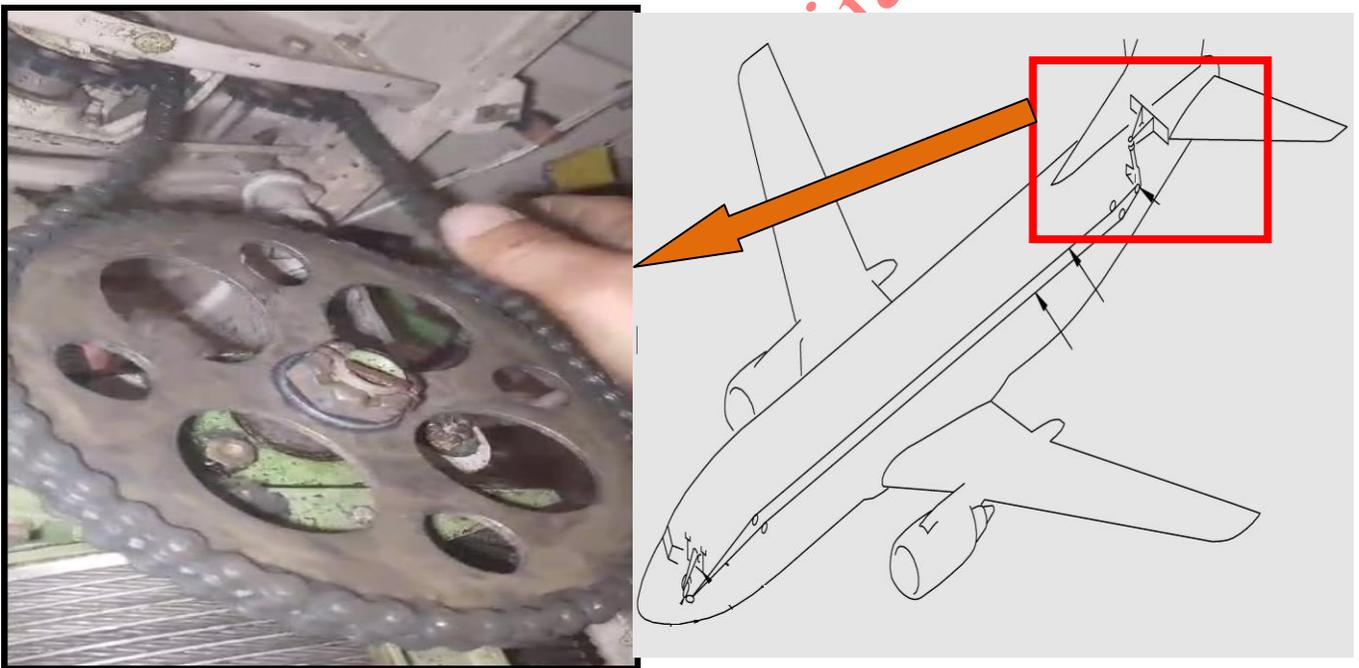
1. Notificación del Incidente Grave a los Estados (**Expediente: N°015/2024**) el día 09/04/2024
2. Se realizó la entrevista a la tripulación de vuelo.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo:
  - Cédula de identidad.
  - Licencias.
  - Certificado Médico.
  - Bitácora de vuelo.
  - Plan de Vuelo.
4. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la **Aeronave YV3011**:
  - Certificado de matrícula.
  - Certificado de aeronavegabilidad.
  - Licencia de estación de radio de la aeronave.
  - Póliza de seguro de la aeronave.
  - Certificado de Homologación Acústica.



5. Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la **OMAC-N 440 Avior Airline C.A**

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
- Lista de capacidades aprobadas.
- Control de Componentes de la aeronave.
- Control de Directivas de Aeronavegabilidad de la Aeronave.
- Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
- Ultimo Certificado de Conformidad de Mantenimiento.
- Orden de Trabajos de la Aeronave.
- Guías de Inspección utilizadas y tareas ejecutadas.

6. Fijación fotográfica de las acciones de inspección en la aeronave.

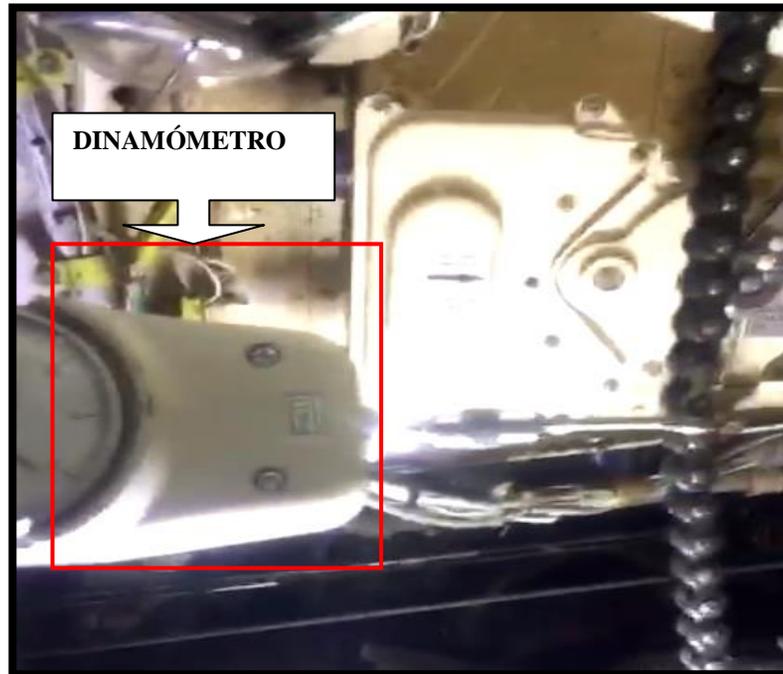


**Imagen 2:** Conjunto de Cadena y polea  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024

Se logró constatar que la cadena (Chain Movement) que mueve la polea anclada al mecanismo en el sistema de controles del elevador poseía excesivo juego inapropiado del componente.

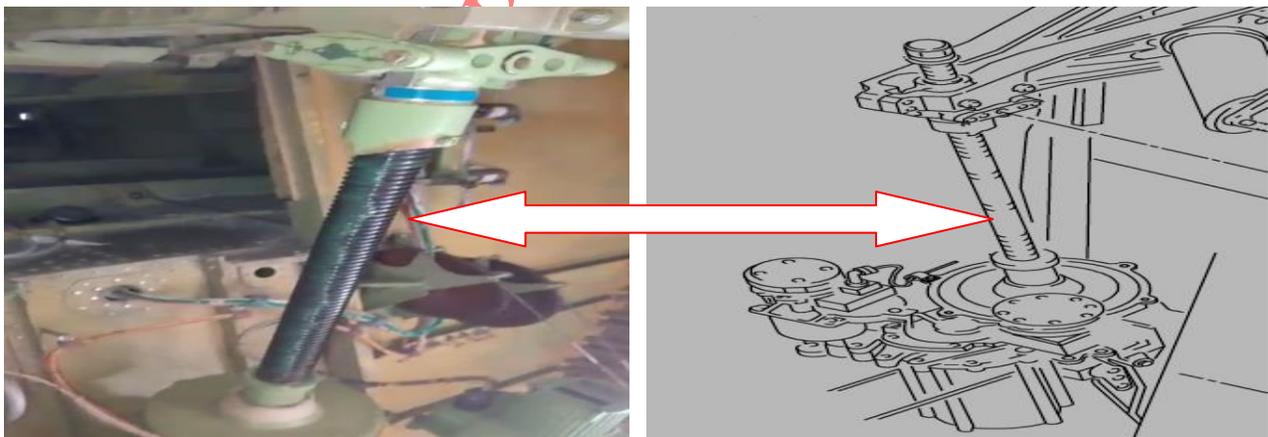


7. Se analizó la literatura técnica establecida por el fabricante a través de sus manuales de mantenimiento, logrando realizar un ajuste en la cadena (chain movement) según AMM 27-41-41-00



**Imagen 3:** Ajuste de la Cadena con el Dinamómetro  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024

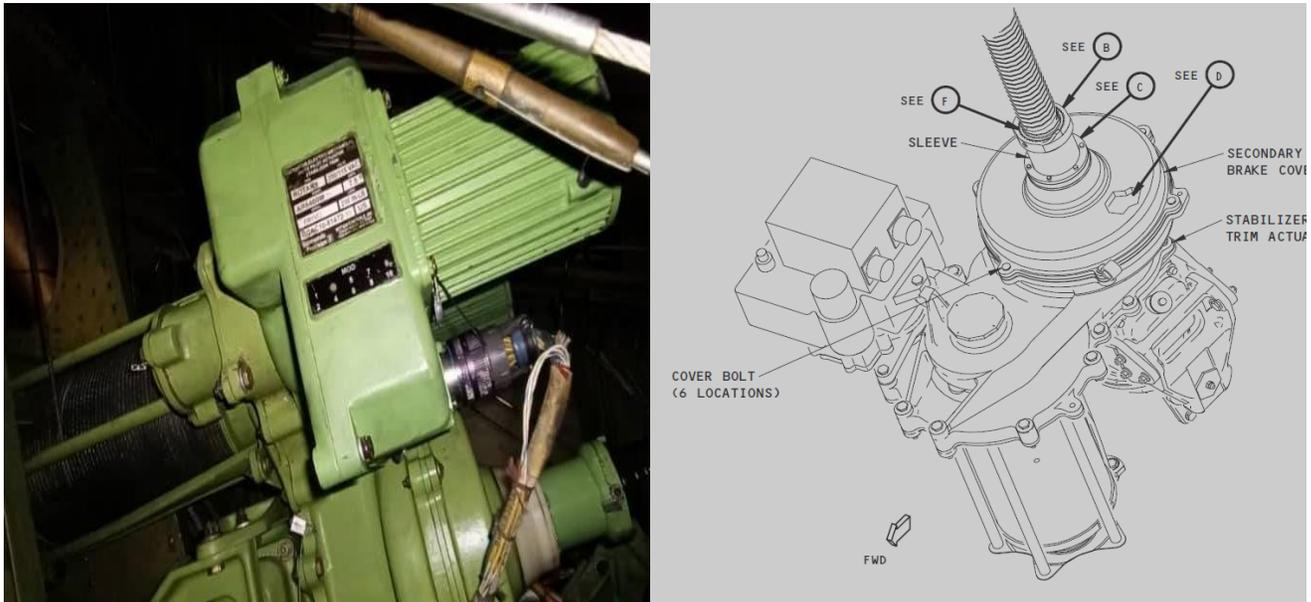
8. Se realizó una prueba del funcionamiento del actuador secundario del TRIM.



**Imagen 4:** actuador secundario del TRIM  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024

Durante la prueba de funcionamiento del actuador secundario se logró percibir un sonido inusual del mismo, procediendo al cambio del componente para someter por segunda vez al componente a un test de funcionamiento, logrando funcionar el componente satisfactoriamente.





**Imagen 5: Electric Actuator TRIM**  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024

11.- Evaluación documental del entrenamiento del piloto para constatar que contaba con el entrenamiento recurrente para mantenerse activo y poder ejercer con sus funciones y habilitaciones establecidas en la licencia.

12.- Verificación de la debida certificación del personal aeronáutico (Mecánico e Inspector Certificador) de la empresa de Mantenimiento aeronáuticos (OMAC), a través de sus licencias y curso del modelo de Aeronave en cuestión, con el objetivo de evaluar la vigencia y cualificaciones correspondientes relacionadas con las funciones desempeñadas directamente con la aeronave.

13.- Constatación de la información descrita en los registros de mantenimiento con los datos de mantenimientos aceptables y aprobados (Manuales de la aeronave y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas), con el objetivo de comprobar el correcto cumplimiento de los mismos.

14.- Se entregó la Cesión de Custodia Total DGOAST / 2024 / N°014 al propietario de la aeronave.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendiente la revisión exhaustiva de los registros de mantenimiento y ordenes de trabajo recientes de la aeronave, para constatar las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave previo al suceso y poder elaborar el 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 del formulario MPPT-JIAA-F014 correspondiente al expediente N° 015/2024., 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.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes 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, 18 de abril de 2024.

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

María Méndez De Santis