

EXPEDIENTE 034/2024

INFORME

INCIDENTE SCF-PP

MATRÍCULA: YV2794

FABRICANTE DE LA AERONAVE:

MODELO: 737-200

SERIAL: 23089

EXPLOTADOR: AVIOR AIRLINES

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL

JOSE ANTONIO ANZOÁTEGUI SVBC.

FECHA: 02/10/2024

HORA: 00:44 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 034/2024

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° **034/2024**, 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 02 de Octubre de 2024, la aeronave matrícula YV2794, fabricante: BOEING AEROSPACE COMPANY, Modelo: 737-200 , Serial: 23089, propiedad de AVIOR AIRLINES, presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional “General José Antonio Anzoátegui”, Barcelona, ubicado en el Estado Bolívar (SVBC), con destino al Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar”, de Maiquetia, ubicado en el Estado la Guaira (SVMI), con setenta y seis (76) personas a bordo y cinco (5) tripulantes, a las 00:44 UTC Luego de haber recibido la autorización para el despegue por parte de la Torre de Control inicia la carrera del despegue, durante la fase de ascenso inicial y al alcanzar los 14.000 pies (FL140), la tripulación al mando observa un incremento de la temperatura de aceite del motor N°1 muy cerca del arco rojo, inmediatamente la tripulación efectúa la lista de chequeo, y realiza los procedimientos establecidos en el Quick Reference Handbook (QRH), lo correspondiente al ENGINE HIGH OIL TEMPERATURE logrando reducir la temperatura hasta llegar al arco amarillo de inmediato se notifica al Centro de Control de Área(ACC), de Maiquetia sobre la situación y solicitan autorización para cancelar el plan de vuelo propuesto y retornar al Aeropuerto de salida Barcelona (SVBC) aterrizando sin novedad con los pasajeros, tripulación ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada.

La aeronave fabricada por THE BOEING COMPANY, modelo: 737-232, serial: N° 23089 categoría de la Aeronave: Transporte. Categoría Operacional: Aviación Comercial–Servicio Público de Transporte Aéreo, Certificado Tipo: FAA N° A16WE.



La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad vigentes emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula.

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
SERVICIO GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
(Certificate of Airworthiness)

Nº de Control: 013992

1. Nacionalidad y matrícula:
(Nationality and registration marks)
YV2794

2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave:
(Manufacturer, model and aircraft category)
CESSNA COMPANY / 440-350
TRANSPORTE

3. Número de serie de la aeronave:
(Aircraft serial number)
23089

4. Categoría operacional permitida:
(Allowed operational category)
ASOCIACIÓN COMERCIAL - SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad:
(Classification of the Certificate of Airworthiness)
ESTÁNDAR

5. El presente certificado de aeronavegabilidad se otorga de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de Diciembre de 1944 y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, para la aeronave antes mencionada, la cual ha sido inspeccionada y se considera que reúne condiciones de aeronavegabilidad, siendo su montaje y utilización de acuerdo con lo que establece y las limitaciones de utilización permitidas.
(This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Venezuelan Regulations, in respect of the above-mentioned aircraft which was inspected and the aircraft is found to be fit for service and to comply with the requirements of the Convention and its pertinent operating limitations)

Fecha de otorgamiento:
(Date of issue)
12/31/2024

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 12 meses a partir de la fecha de otorgamiento, salvo que en cualquier momento, sea suspendido, revocado o que la aeronave sea sometida a una fecha de duración diferente. Este certificado de aeronavegabilidad se mantendrá en vigencia siempre y cuando la aeronave se le realice el mantenimiento, reparaciones preventivas y alteraciones de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondientes, emitidas por la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela.
(This Certificate of Airworthiness is effective for 12 months from the date of issuance, unless sooner suspended, revoked, or a suspension date is otherwise established by The Aeronautics Authority. This Certificate of Airworthiness is effective as long as the requirements, preventive maintenance and alterations are performed in accordance with The Venezuelan Aeronautics Regulations, as appropriate, issued by The Aeronautics Authority of the Bolivarian Republic of Venezuela)

CEA-07-30-31-0045-2016 Rev 2

Certificado que ampara al vuelo con el Nº de Control
(Certificate that amends the flight with Control No.)

Certificado en original
(Certificate in original)

Remisión de Certificado
(Remission of Certificate)

De fecha:
(Date)

Imagen 1: Certificado de Aeronavegabilidad YV2794.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024

La Organización de Mantenimiento de Aeronáutica Civil (OMAC) 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 GENERAL "JOSÉ ANTONIO ANZOÁTEGUI", HANGARES AVIOR, BARCELONA, ESTADO ANZOÁTEGUI.

El piloto con 33 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:

- Vuelo instrumental / Instrumental Flight
- B732 / B734 Capitán / PIC

El copiloto con 35 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:

- Vuelo Instrumental / Instrumental Flight
- B732 / B734 Copiloto/ SIC

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. Notificación del suceso.

2. Se solicitó copias de la documentación de la tripulación:

- Cédula de Identidad de la Tripulación
- Licencias.
- Certificados Médicos.
- Copias de las bitácoras.
- Plan de vuelo.

3. Se solicitó copias de los documentos al explotador:

- Certificado de matrícula.
- Certificado de Aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Homologación Acústica.
- Póliza de Seguros.
- Plan de vuelo.

4. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la OMAC-N 440 AVIOR AIRLINES:

- 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 mantenimientos programados de la aeronave.



5. Se realizó la entrevista a la tripulación.
6. Se realizó la inspección al motor N°1 acorde al AMM 12-13-11 PAG. 201-204. Con los TMA de la empresa.
7. Durante la inspección se pudo determinar que el evento fue ocasionado por el filtro de aceite el cual se encontraba dañado.
8. Se procedió con el reemplazo del filtro de aceite del Motor N°1 acorde al AMM 79-00-00 Pag. 301 ITEMS 3 paso (D). dando como resultado la operación normal de la aeronave.
9. Se realizó la fijación fotográfica.

ENGINE OIL TANK – SERVICING

1. General

- A. The engine oil tank is serviced with oil per P&WA Specification No. 521 (refer to P&WA Service Bulletin No. 238) through the filler port on the tank. Access to the oil tank is obtained by opening an access panel on the forward left side of the engine cowling.

2. Equipment and Materials

- A. Oil per P&WA Specification No. 521 (Ref P&WA SB No. 238)

CAUTION

SOME OILS ARE NOT COMPATIBLE WHEN MIXED. UNLESS COMPATIBILITY IS ASSURED, DO NOT MIX BRAND NAME OILS.

3. Service Engine Oil Tank

CAUTION

DO AN OIL CHECK AFTER 5 MINUTES (BUT NOT MORE THAN 30 MINUTES) AFTER ENGINE SHUTDOWN. THE 5-MINUTE LIMIT IS NECESSARY TO LET THE ENGINE ROTORS AND OIL SCAVENGE AND PRESSURE PUMPS STOP, TO LET THE ENGINE BECOME COOLER, AND TO LET POSSIBLE OIL TANK PRESSURE BECOME EQUAL WITH OUTSIDE PRESSURE. ADD ENGINE OIL IF NECESSARY. TO HELP TO MONITOR OIL CONSUMPTION, RECORD THE QUANTITY OF OIL ADDED. IF THE ENGINE WAS SHUT DOWN FOR MORE THAN 30 MINUTES, THE OIL LEVEL IN THE OIL TANK WILL BE LOWER BECAUSE SOME OF THE OIL WILL DRAIN OUT OF THE OIL TANK THROUGH THE MAIN OIL PUMP AND INTO THE MAIN ACCESSORY GEARBOX. BECAUSE OIL CAN DRAIN OUT OF THE TANK AFTER A LONG TIME, READINGS OF THE OIL LEVEL CAN BE INCORRECT 30 MINUTES OR MORE AFTER SHUTDOWN (THERE WILL BE MORE OIL IN THE ENGINE THAN THE OIL TANKS SHOWS). INTERNAL CLEARANCES IN THE MAIN OIL PUMP CONTROL THE RATE OF OIL FLOW THROUGH THE PUMP. OIL WILL FLOW LESS QUICKLY THROUGH A NEW PUMP (AND THIS WILL CAUSE A LONGER TIME BEFORE THE OIL LEVEL IN THE TANK GETS LOWER). HOWEVER, TO HAVE A PROCEDURE APPLICABLE TO ALL ENGINES, USE THE 30-MINUTE LIMIT.

NOTE: If engine oil tank is not serviced within 30 minutes after engine shutdown, the engine should be motored until oil pressure is steady prior to checking oil level.

- A. Add approved lubricating oil to fill engine oil tank until oil level is at the lip of the filler port (Fig./202).

NOTE: Any oil spilled in the sump cavity or overserviced will drain to a drain hole on the underside of the engine.

NOTE: Any oil spilled in the sump cavity or overserviced will drain to a drain hole on the underside of the engine.

Imagen 2: MAINTENANCE MANUAL BOEING 737.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



B. Replace filler cap.

CAUTION

INSECURE INSTALLATION OF THE OIL TANK FILLER CAP MAY OCCUR IF INTERNAL STOPS ARE WORN PERMITTING INCORRECT LOCK ROTATION. CHECK FOR PROPER LUG ENGAGEMENT AFTER CAP IS INSTALLED AND LOCK HANDLE IS TURNED TO "CLOSE" BY ATTEMPTING TO REMOVE CAP (PULL STRAIGHT OUT ON HANDLE BY HAND OR WITH A WIRE HOOK AS SHOWN IN FIG. 201). WHEN STOWING LOCK HANDLE, MAKE SURE THAT MACHINED SURFACE OF HANDLE IS TURNED UP AND AS-CAST SURFACE IS DOWN TOWARD CAP. PROPERLY LOCKED AND STOWED, THE LOCK HANDLE PRESENTS A SMOOTH FLAT SURFACE THAT IS FLUSH WITH THE CAP.

Imagen 3: MAINTENANCE MANUAL BOEING 737.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024

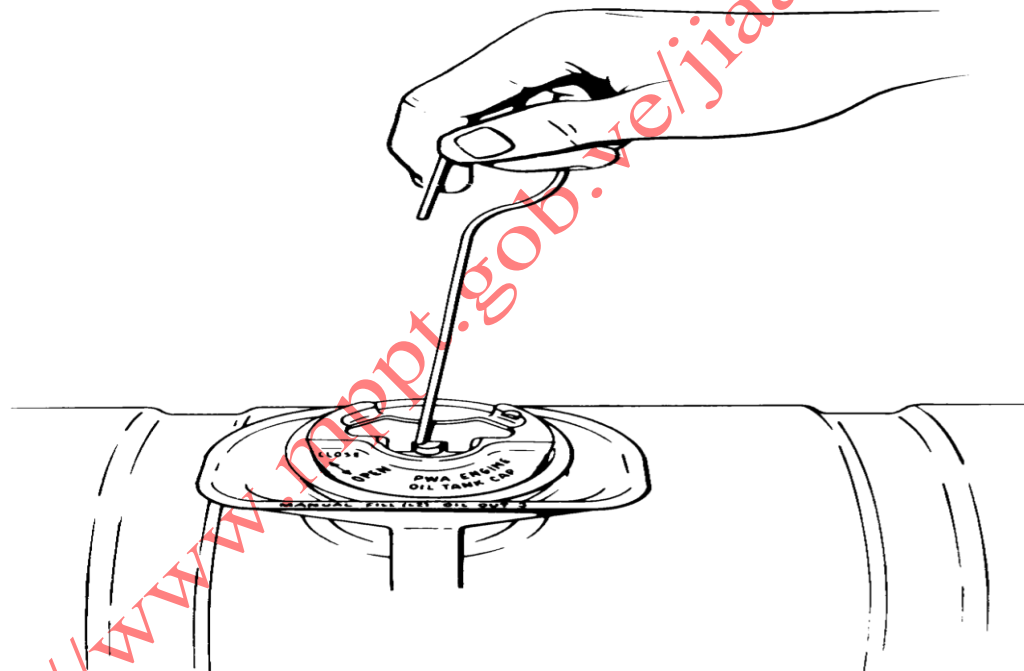


Imagen 4: MAINTENANCE MANUAL BOEING 737.

Checking Oil Tank Filler Cap Installation.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



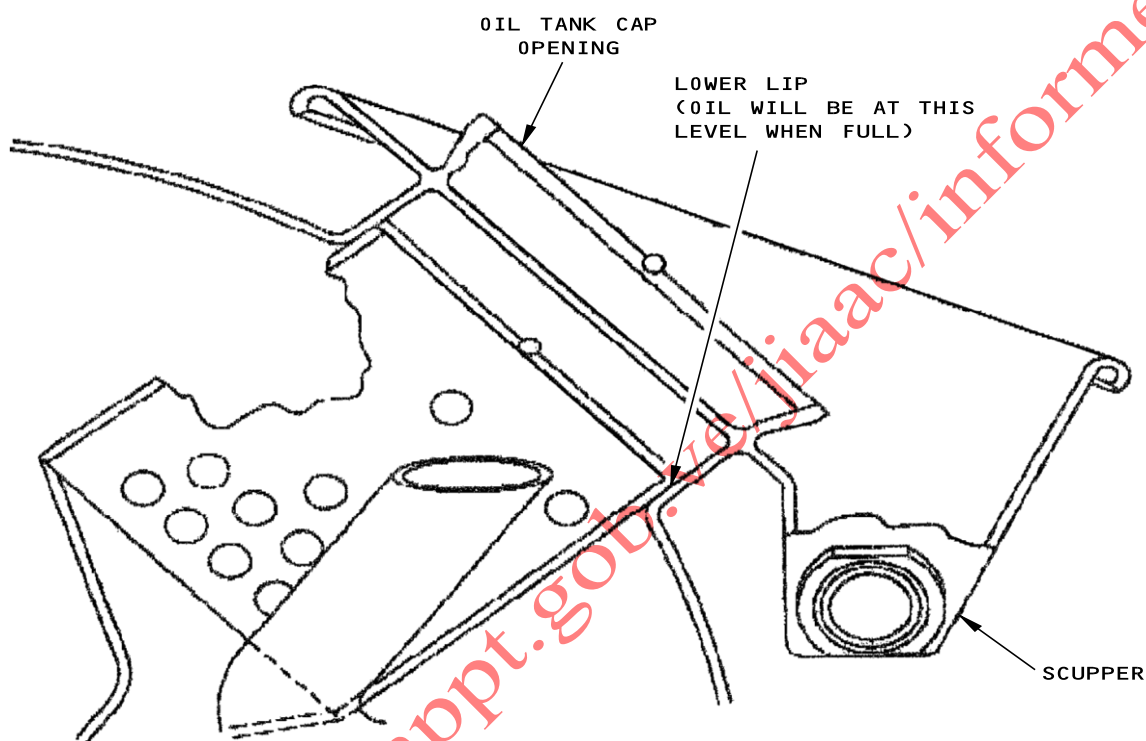


Imagen 5: MAINTENANCE MANUAL BOEING 737.

Oil Tank Cap Filler Neck Oil Level Visual Check.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024





Imagen 6: Filtro de aceite de reemplazo.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

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

- Se pudo evidenciar, al momento de realizar la inspección acorde al AMM 12-13-11 PAG. 201-204 que el filtro de aceite se encontraba dañado lo que ocasionó la indicación de alta temperatura en el motor, por consiguiente se realizó el reemplazo por un nuevo filtro y se procedió a realizar nuevamente las pruebas constatando el correcto funcionamiento del motor N°1 el cual resultó satisfactorio.

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° **034/2024.**, reportando al sistema “**ADREP**” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

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, 16 de octubre 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



“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

