

EXPEDIENTE: 008/2025

INFORME

INCIDENTE
SCF-NP

MATRÍCULA: EC-NUL

FABRICANTE DE LA AERONAVE: AIRBUS S.A.S

MODELO: A330-202

SERIAL: 749

EXPLOTADOR: PLUS ULTRA LÍNEAS ÁEREAS S.A

SURAMERICANAS, S.A.S

LUGAR: SVMI

FECHA: 06/03/2025

HORA: 00:59 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°008/2025

El presente informe refleja las actuaciones realizadas por la **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°008/2025. 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 06 de marzo del 2025, a las 00:39 UTC la aeronave matrícula EC-NUL; fabricada por: AIRBUS S.A.S, modelo: A330-202, serial: 749, propiedad de PLUS ULTRA LÍNEAS ÁEREAS, S.A. despegó con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI) ubicado en Maiquetía, estado La Guaira, con destino al Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez (LEMD) ubicado en Madrid España, con (11) once personas conformando la tripulación y (283) doscientos ochenta y tres pasajeros a bordo. La aeronave luego de aproximadamente 20 minutos de vuelo, el Cap. al mando observa fallas en el sistema de indicación de combustible inmediatamente aplica los procedimientos establecidos en el QRH (Manual de Referencia Rápida), y toma la decisión de retornar al aeropuerto de Maiquetía, notifica de la situación al ACC (Centro de Control de Área) y Aterrizaje sin novedad, Resultando la tripulación, pasajeros ilesos y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores General Electric o Rolls-Royce Trent 700, modelo, CF6-80E1, fabricados en Estados Unidos. Categoría: **Avión Grande**, emitido por la Autoridad Aeronáutica Española. Certificado Tipo: A332 emitido por la Federal Administration Aviation (FAA).

La aeronave para el momento del suceso se encontraba Aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.



07/04/2025 11:52

REDMI NOTE 13



CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD AIRWORTHINESS CERTIFICATE

ESPAÑA / SPAIN Estado Miembro de la Unión Europea / A Member State of the European Union		AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA STATE AVIATION SAFETY AGENCY	Nº (Nr.): 8637
Ejemplar nº: 1 Issue Nr.:	1. Nacionalidad y marcas de matrícula: Nationality and registration marks EC-NUL		2. Fabricante y denominación de la aeronave por el fabricante: Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft AIRBUS S.A.S., A330-202
3. Número de serie de la aeronave: Aircraft serial number 749		4. Categorías / Categorias: Avión Grande - Large Aeroplane	
5. Este Certificado de Aeronavegabilidad se expide de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944 y el Artículo 5(2)(c) del Reglamento (CE) nº 216/2008, en relación con la aeronave antes mencionada, que se considera aeronavegable siempre que se mantenga y opere de acuerdo con lo anterior y con las limitaciones operativas pertinentes. (This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Aviation dated 7 December 1944 and Regulation (EC) 216/2008, Article 5(2)(c) in respect of the above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).			
Limitaciones - Notas / Limitations - Remarks			
Fecha de expedición: 1 de julio de 2022 Date of issue		LA DIRECTORA DE SEGURIDAD DE AERONAVES / Director, Aircraft Safety (Por delegación de firma) / Per delegation EL DIRECTOR DE LA OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO N-1 BARAJAS José Manuel González Hernández	
6. Este certificado de aeronavegabilidad es válido a menos que lo anule la autoridad competente del Estado miembro de matrícula. This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the competent authority of the Member state of registry. El presente certificado deberá ir acompañado de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad actualizado. A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.			

Formulario EASA 25 Edición 2

ESTE CERTIFICADO DEBERÁ LLEVARSE A BORDO EN TODOS LOS VUELOS / This certificate shall be carried on board during all flights

Identificador electrónico (Document ID): AESAPIPAARCD004EE2F3C246. Permite la comprobación de este documento, en la dirección (Allows to check this document on): <https://sede.seguridadaerea.gob.es>
(Comprobación documental / Document checking).

CDA SIPA

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad, Aeronave EC-NUL
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025

La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC N° 330 – AEROSERVICES 3000, C.A.**, ubicada en el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, Maiquetía estado La Guaira.

El piloto (Capitán) al mando de 62 años edad poseía Certificación Médica con fecha de vencimiento 19/Jun/2025, además de Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea - Avión conforme a la normativa internacional vigente, y tenía las siguientes habilitaciones:

- HT A330/350.
- A340

El copiloto de 50 años de edad poseía Certificación Médica con fecha de vencimiento 20/Nov/2025, además de Licencia de Piloto Comercial– Avión conforme a la normativa internacional vigente.

Las condiciones meteorológicas eran de viento de 4 A 8 Nudos, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se realizó la entrevista a la tripulación de vuelo.
2. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo.
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la Aeronave **EC-NUL**:
 - 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° 330**.
 - 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.
4. Se procedió a la inspección de la aeronave con los TMA de la OMAC.



5. Se efectuó Sist. Report Test a los FCMC (Fuel Control & Monitoring Computer).
6. Se realizó fijación fotográfica.



Figura 2. Inspección del sistema de combustible de la Aeronave EC-NUL.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025



Figura 3. Verificación de indicadores, Aeronave EC-NUL.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2025



A/C IDENT .EC-NUL DATE MAR07 FLT NBR PUE702 FROM/TO SVM1/LEM0 START/END 0004/0110	MAINTENANCE POST FLIGHT REPORT LEG 00		CMC1 PRINTING PAGE 01/01 DATE MAR07 UTC 0321
02 COCKPIT EFFECTS	UTC FLIGHT PHASE	02 FAULTS	
	0016 Cruise 06	ATA 285134 Class 1 Hard FCMC2(50M2)	Source FCMC2 Identifiers FCMC1
	0017 Cruise 06	ATA 284221 Class 1 Hard FUEL INR TK COMP1(39QT1)	Source FCMC2
ATA 2842 FUEL F. USED/FOB DISAGREE	0031 Cruise 06		
ATA 2826 ADVISORY UNBALANCED FUEL	0031 Cruise 06		
END OF REPORT			

Figura 4. Resultados del Bite Test realizado a la Aeronave EC-NUL.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025

A/C IDENT . EC-NUL DATE MAR07 FLT NBR PUE702 FROM/TO SVMI/LEMD START/END 0004/0110	MAINTENANCE SYSTEM REPORT/TEST FCMC 2 SYSTEM TEST	CMC1 PRINTING PAGE 01/01 DATE MAR07 UTC 0138
TEST OK		
END OF PAGE PRINT		

A/C IDENT . EC-NUL DATE MAR07 FLT NBR PUE702 FROM/TO SVMI/LEMD START/END 0004/0110	MAINTENANCE SYSTEM REPORT/TEST FCMC 1 SYSTEM TEST	CMC1 PRINTING PAGE 01/01 DATE MAR07 UTC 0144
TEST OK		
END OF PAGE PRINT		

Figura 5. Resultados del Bite Test realizado a la Aeronave EC-NUL.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025



7. Se realizó entrega de **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **005/2025**.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada con los TMA de la OMAC, y en base a los siguientes resultados; no se encontró fuga de combustible, se verificó la cantidad de combustible en el panel el cual se encontraba sin novedad, pero luego del test a los FCMC se pudo constatar que el FCMC N°2 (Fuel Control & Monitoring Computer) presentaba fallas, es importante destacar que este sistema trabaja en conjunto con sensores que miden el flujo de combustible, la presión y la temperatura, ajustando estos parámetros en tiempo real para mantener una combustión eficiente, al fallar puede ocasionar lecturas incorrectas y los pilotos reciben información errónea sobre la cantidad de combustible disponible lo que podría llevar a decisiones operativas equivocadas.

Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación.

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, 20 de marzo de 2025.



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