

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE SCF-NP/RE

MATRÍCULA: YV3471

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BOEING COMPANY

MODELO: 737-2A1

SERIAL: 21598

EXPLOTADOR: RUTAS AEREAS DE VENEZUELA RAV,
S.A (RAVSA)

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN
BOLIVAR, MAIQUETIA, EDO. LA GUAIRA (SVMII)

FECHA: 31/05/2025

HORA: 21:07 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 014/2025

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° 014/2025**, 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 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 31 de mayo del 2025 a las 20:57 UTC, la aeronave matrícula YV3471, fabricada por: BOEING COMPANY, Modelo: 737-2A1, Serial: 21598, propiedad de: RUTAS AEREAS DE VENEZUELA S.A (RAVSA), despegó del Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” (SVMI), ubicado en Maiquetia, Estado la Guaira, con destino al Aeropuerto Internacional “La Chinita” (SVMC), ubicado en Maracaibo, Estado Zulia, con cien (106) personas a bordo, la tripulación conformada por (piloto, copiloto y cuatro (4) auxiliares de abordaje, y cien (100) pasajeros. Durante el ascenso inicial y luego de la retracción del tren de aterrizaje, la tripulación de mando declara la emergencia debido a la pérdida de fluido hidráulico en el **sistema “A”**, inmediatamente aplican el procedimiento establecido en el QRH (Manual de Referencia Rápida), y notifica al Control de Aproximación de Maiquetia su decisión de retornar al aeropuerto de salida. Ya en la fase final de aproximación, es autorizado por la Torre de Control para aterrizar, durante la fase de aterrizaje y activación del sistema de empuje de reversa, en conjunto con la aplicación de los frenos del sistema hidráulico “B”, esta acción ocasionó el derrape de la aeronave hacia el lado derecho de la pista, debido a que el sistema de dirección Steering quedó inhabilitado por la pérdida del sistema hidráulico “A”,

quedando la aeronave, en el paño de grama cercano a la intersección "E". Resultando los pasajeros, tripulación ilesa y la aeronave con daños menores.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, Pratt & Whitney JT8D-15 fabricado por BOEING COMPANY, con un empuje máximo de 21,850 lbs. El peso máximo de despegue es de 56470 Kg (124.495,04 lbs). Categoría Aviación Comercial-Servicio Público de Transporte Aéreo, la aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.

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

N° de Control: 015601

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV3471	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) THE BOEING COMPANY / 737-2A1 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 21598
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION COMERCIAL - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO	Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) ESTANDAR	

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, registros de mantenimiento y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes.
(This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Venezuelan Aeronautical Regulations in respect of the above-mentioned aircraft which was inspected and is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.)

Fecha de otorgamiento:
(Date of issue) 19/ABR/2024

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 2 Años desde la fecha de otorgamiento salvo que se renuncie al mismo, sea suspendido, revocado o que la autoridad aeronáutica establezca una fecha de duración diferente. Este certificado de aeronavegabilidad se mantendrá en vigencia siempre y cuando a la aeronave se le realice mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondiente, emitidas por la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela.
(This Certificate of Airworthiness is effective for 2 Years from the date of issuance, unless sooner surrendered, suspended, revoked, or a termination date is otherwise established by The Aeronautical Authority. This Certificate of Airworthiness is effective as long as the maintenance, preventive maintenance and alterations are performed in accordance with The Venezuelan Aeronautical regulations, as appropriate, issue by The Aeronautical Authority of the Bolivarian Republic of Venezuela.)

Certificado que anula el emitido con el N° de Control: (Certificate that cancel original one with Control N°)

Certificado en original (Certificate in original) Renovación de Certificado (Renewal of Certificate)

De fecha: (Dated)

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad YV3471
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC N° 441 SERVICIOS TÉCNICOS AERONÁUTICOS DEL ZULIA, C.A ubicada en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", oficina sótano rampa 12, Maiquetía, Estado Vargas.



El piloto con 40 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental / Instrumental Flight 05/Nov/2025
- B732 Capitán/ PIC 05/Nov/2025

El copiloto con 23 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental / Instrumental Flight 14/Feb/2026
- Monomotores Terrestres/Single Engine Land (C172) 14 /Feb/2026
- B732 Copiloto/ SIC 14 /Feb/2026

Las condiciones meteorológicas eran de viento en calma, 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 YV3471**:
 - 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° 441**.
- 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.
6. Se efectuó Troubleshooting al sistema hidráulico A de acuerdo al AMM 32-32-00 encontrándose la línea flexible de retorno del actuador del tren principal izquierdo (LH) con fuga. Componente que se reemplaza por condición.
7. Se efectuó inspección condicional por excursión de pista de acuerdo con el AMM 05-51-51 ITEM 1.C (**OFF RUNWAY EXCURSION**).
8. Se procedió con el reemplazo de la línea flexible de retorno del actuador del tren principal izquierdo (LH).
9. Se efectuó ajuste y prueba al tren principal extensión y retracción de acuerdo con el AMM 32-32-00 PAG 501/502.
10. Se realizaron chequeos de las superficies primarias y secundarias de vuelo.
11. Se efectuó la fijación fotográfica.

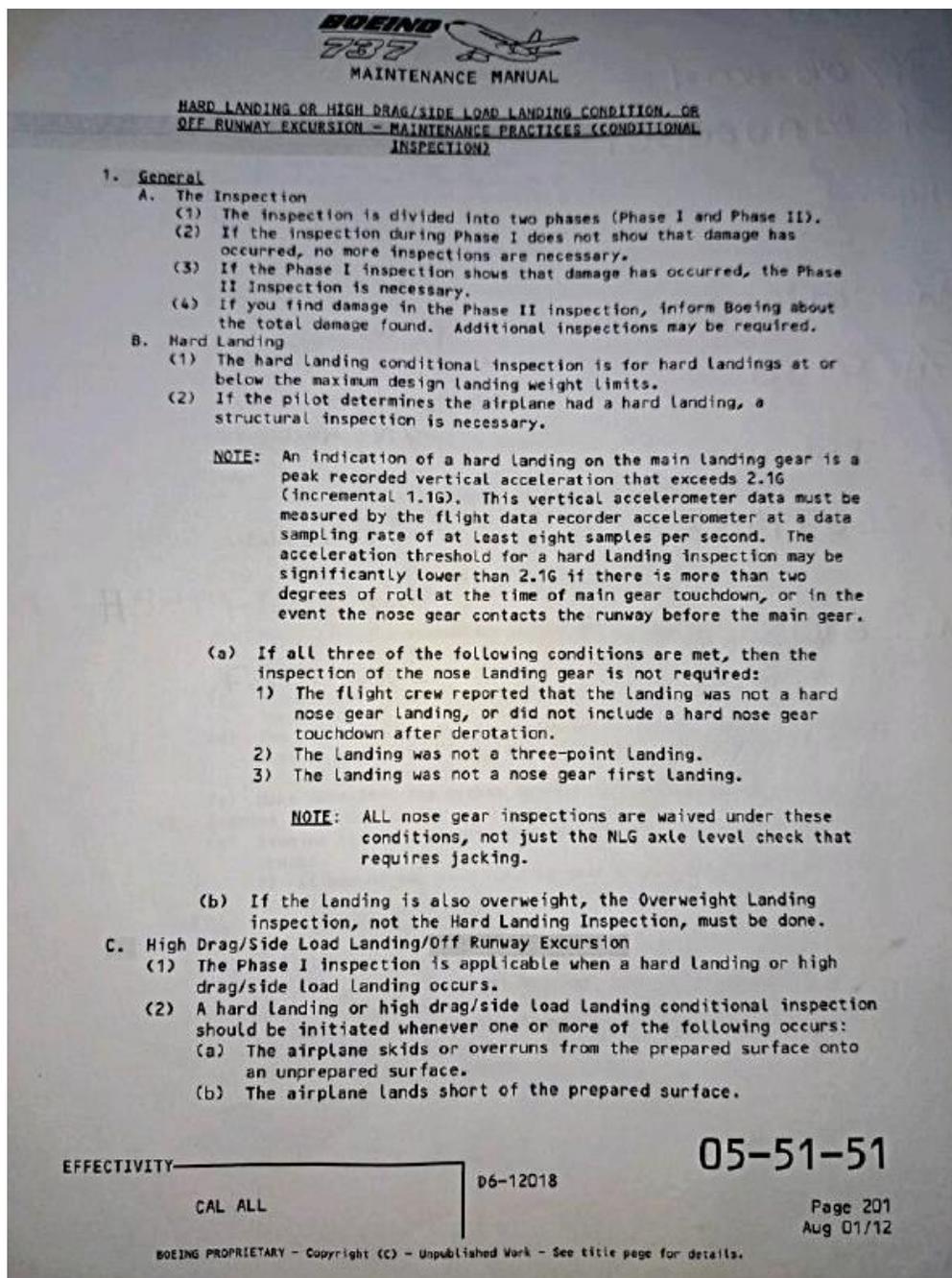


Figura 2. Procedimiento para la inspección condicional por excursión de pista, aeronave YV3471
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025



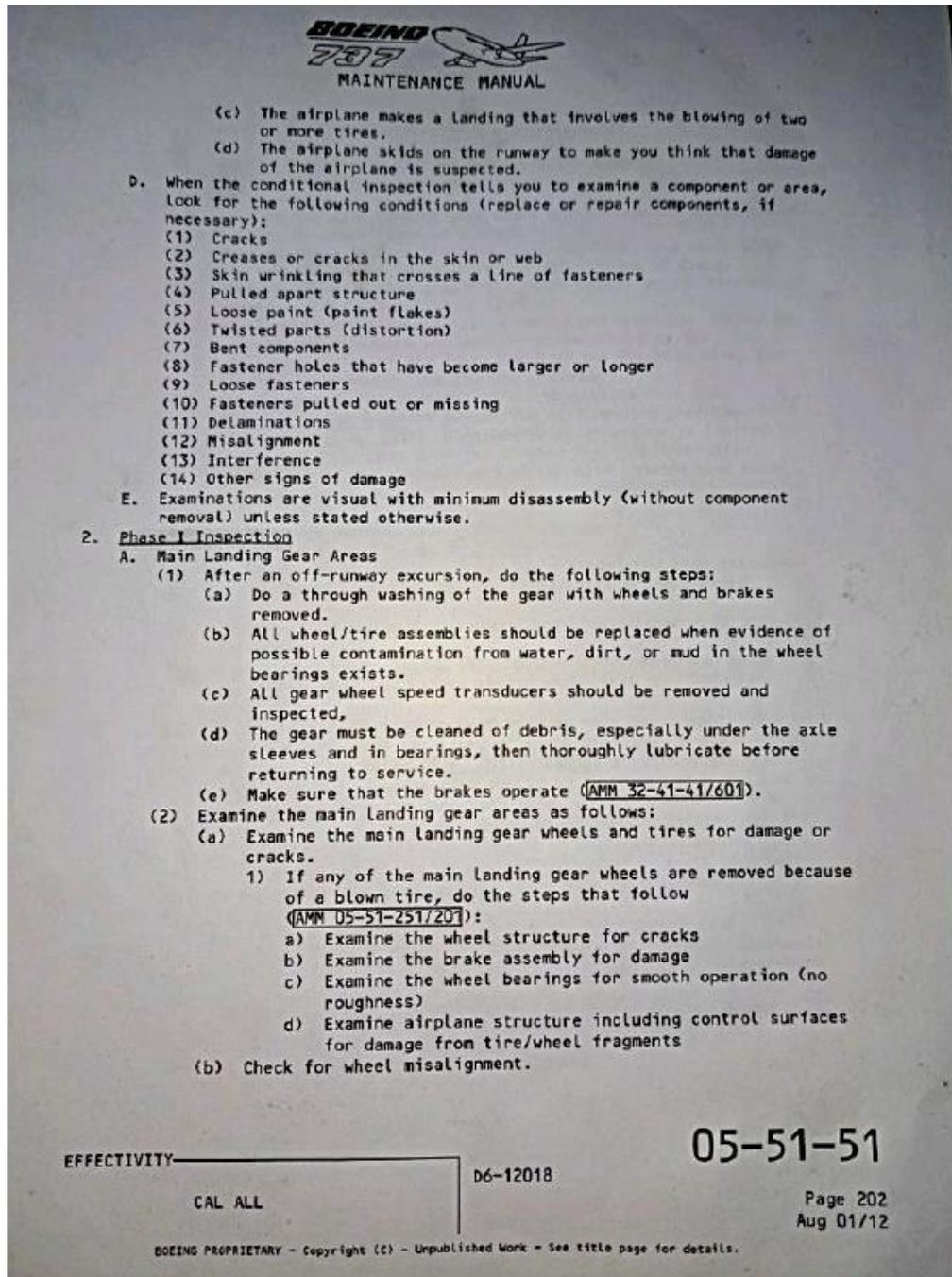


Figura 3. Procedimiento para la inspección condicional por excursión de pista, aeronave YV3471
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025

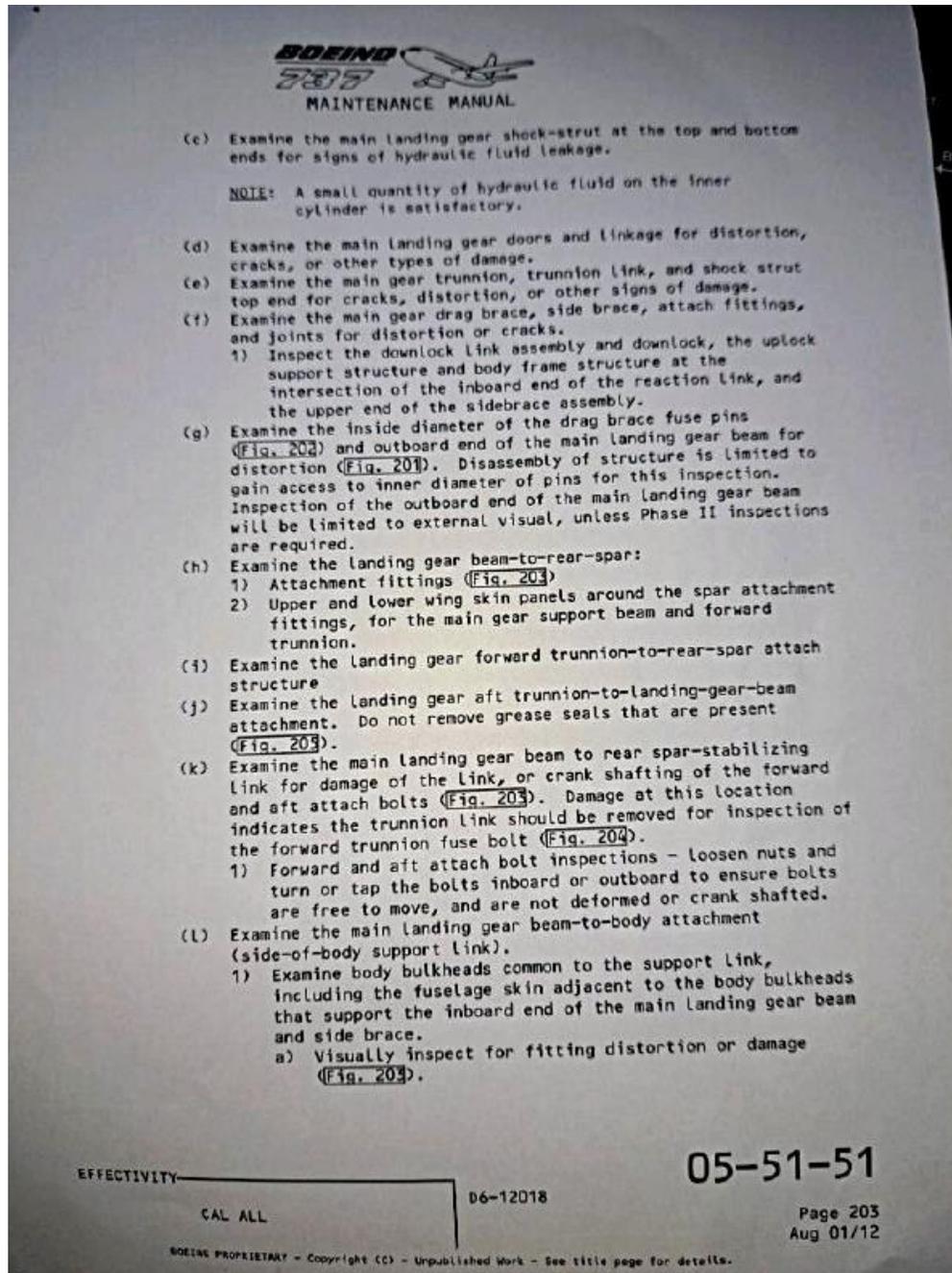


Figura 4. Procedimiento para la inspección condicional por excursión de pista, aeronave YV3471
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



Figura 5. Trayectoria previa a la excursión de pista de la aeronave YV3471

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Figura 6. Trayectoria previa a la excursión de pista de la aeronave YV3471
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Figura 7. Aeronave YV3471 en el paño de grama intersección “E”
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



Figura 8. Aeronave YV3471 en el paño de grama intersección “E”
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Figura 9. Desembarco de los pasajeros de la aeronave YV3471.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



Figura 10. Daños en la compuerta del tren de nariz de la aeronave YV3471.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Figura 11. Daños en la compuerta del tren de nariz de la aeronave YV3471.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Figura 12. Daños en la compuerta del tren de nariz de la aeronave **YV3471**.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Figura 13. Indicador de fluido hidráulico en cero, aeronave YV3471.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Figura 14. Indicador de fluido hidráulico de la aeronave YV3471.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025

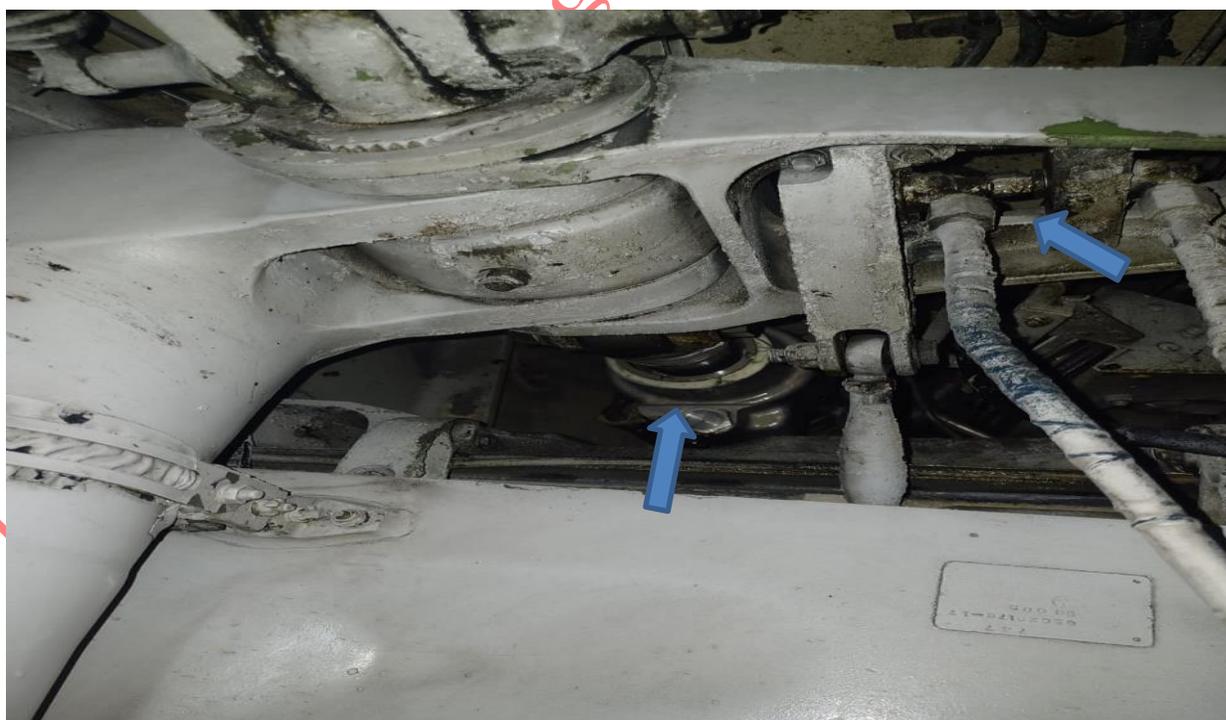


Figura 15. Fuga del fluido hidráulico tren principal izquierdo de la aeronave YV3471.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025





Figura 16. Línea flexible de retorno del actuador del tren principal izquierdo (LH), que presentaba la fuga.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Figura 17. Chequeo del STEERING de la aeronave luego del reemplazo de la Línea Hidráulica YV3471 operando sin novedad.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Figura 18. Prueba de extensión y retracción del tren principal de la aeronave YV3471 luego del reemplazo de la Línea Hidráulica operando sin novedad.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para la elaboración del 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° 014/2025., 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 y asignando un representante acreditado.

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 junio 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

