



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 007/2021

INCIDENTE GRAVE DE AVIACION

FABRICANTE DE LA AERONAVE: MCDONNELL DOUGLAS

MODELO: DC9 -83

MATRÍCULA: YV3445

EXPLOTADOR: LASER

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMON BOLIVAR,
ESTADO LA GUAIRA.

FECHA: 18 DE MARZO 2021

HORA: 12:00 UTC



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°007/2021

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 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°. **007/2021**,

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 18 de Marzo de 2021, la aeronave matrícula YV3445, Fabricante: McDonnell Douglas, Modelo: DC9 - 83, Serial: 49455, propiedad LASER AIRLINES, despegó del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" Maiquetía, Estado La Guaira,(SVMI), hacia el Aeropuerto Internacional "Cancún" (MMUN) México, con 130 personas a bordo y 44.500 lbs de combustible.

A las 12:00 UTC, durante el rodaje a punto de espera RWY 10 de SVMI, se presentó fuga de combustible en el plano derecho, debiendo retornar al terminal para evacuar a los pasajeros y realizar el chequeo pertinente. resultando la tripulación y los pasajeros ilesos, aeronave sin daños.

La aeronave fabricada por McDonnell Douglas, modelo: DC9-83 serial: 49455, categoría: Transporte Certificado Tipo: AEWE emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América.

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.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó entrevistas por separado a :
 - Tripulación de Mando.
 - Tripulantes de cabina.
 - Personal de Mantenimiento.
 - Directora SMS de la empresa.
- Evaluación física de la aeronave en conjunto con el personal de inspectores del INAC y personal de la Línea Aérea
- La línea aérea realizó la verificación del Reporte: Fuga de combustible por la ventilación derecha debido al fallo del sistema automático de transferencia de combustible del tanque auxiliar al tanque central.
- El personal de Mantenimiento realizó la siguiente Acción correctiva: Se efectuó reparación de línea eléctrica en el Relay R2-506 poste "A2" cable #Q381820 de acuerdo al AMM 20-50-01 pág 201. Se realizó Troubleshooting 28-20-00 pág 101, operando satisfactoriamente.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

Línea Aérea:

- Revisar el Manual Básico de Operaciones e incluir acciones que deberán tomarse en caso de presentarse nuevamente este tipo de incidente en pro de la seguridad operacional.
- Reentrenamiento (teórico-práctico) al personal de operadores en plataforma en materia (PET) Plan de emergencia en tierra con el objetivo de familiarizar al personal de plataforma con las instalaciones aeroportuaria y conocer los planes de acción de la empresa ante una emergencia o contingencia que permita fortalecer las medidas de seguridad y la capacidad de respuesta correspondientes en este tipo de eventos. (se observó personal de la empresa tomando fotografías y hablando por teléfono en el sitio de la descarga del combustible).
- Las tripulantes de cabina deberán fortalecer el patrullaje en cabina durante la fase de rodaje (chequeo visual de condiciones exteriores en la cabina de pasajeros, la tripulación de



cabina deberá verificar el reporte detectado y comunicar a la Cabina de Mando de manera concreta y breve la situación con la finalidad de optimizar el tiempo y la toma de decisión del piloto al mando en pro de la seguridad Operacional.

- Los Departamentos de instrucción y evaluación deberán realizar mesas de trabajo y someter a criterio de expertos.
- Estudio y análisis del caso, la evaluación y las modificaciones de los manuales e instrumentos de evaluación que se deriven de este tipo de eventos.
- Incluir en este procedimiento una evacuación de emergencia de ser necesario y posteriormente remolcar la aeronave.
- Se recomienda revisión sobre el Procedimiento de transferencia del combustible de los tanques auxiliares al tanque principal de la aeronave MD-83.
- Suspender el uso de los tanques auxiliares hasta tanto se determine cuál fue la causa raíz.
- Revisar las listas de chequeo y formularios que ameriten, con la finalidad de estandarizar los procedimientos asociados al evento.
- Establecer un procedimiento por parte de la tripulación de cabina que alerte a la tripulación de Mando en fase de cabina estéril (específicamente en taxeo) que permita optimizar la toma de decisiones en el manejo de la situación. Implementar en el briefing pre- vuelo el procedimiento a seguir en estos casos.
- Se recomienda emitir a la fuente original circular técnica sobre las acciones preventivas.
- Una vez detectada la causa raíz del incidente se debe inspeccionar el resto de la flota de aeronaves con el fin de detectar y mitigar esta falla.

Autoridad Aeroportuaria en Conjunto con los Servicios a la Navegación Aérea:

- Se debe definir en conjunto con las autoridades del aeropuerto y bomberos aeronáuticos un procedimiento para este tipo de incidentes dónde se establezca una plataforma o lugar específico (Punto X) para atender estos eventos alejado de aeronaves e instalaciones especialmente en casos que ameriten Evacuación de Emergencia o desembarque agilizado Según el criterio del Piloto al mando, especialmente en casos de derrame de combustible, Aviso o amenaza de Bomba abordó o cualquier caso que represente un riesgo para los ocupantes de la aeronave y las instalaciones aeroportuarias.
- Gestionar el riesgo que representó taxear la aeronave con ese bote de combustible de gran magnitud,
- Notificar a los servicios a la navegación sobre esta decisión. (Torre de control).

Actividades pendientes en la Investigación

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendientes las siguientes actividades:

- Análisis del plan del vuelo, peso y balance.
- Análisis de la declaración del Piloto, Copiloto, Controlador de Tránsito Aéreo.
- Análisis de los documentos de la tripulación y sus entrenamientos.
- Análisis de procedimientos operacionales llevados a cabo por la tripulación y personal de tierra.
- Análisis de los registros de mantenimiento de la aeronave.

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 de formulario JIAA/NAI 007/2021, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico a el 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**, la NTSB como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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 DGOAST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 24 de marzo de 2021

<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>