



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 056/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**

MODELO: **DC9-82**

MATRÍCULA: **YV3499**

EXPLOTADOR: **RAVSA**

LUGAR: **EN RUTA A 30NM DESDE EL AEROPUERTO
INTERNACIONAL LA CHINITA, MARACAIBO, EDO. ZULIA.**

FECHA: **23 DE NOVIEMBRE 2.021**

HORA: **10:15 UTC**

INFORME PRELIMINAR INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°056/2021

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° 056/2021**. 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 día 23 de Noviembre 2.021 a las 10:15 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV3499**, Marca: **McDonnell Douglas**, Modelo: **DC9-82**, Serial: **49392**, propiedad de la **RUTAS AEREAS DE VENEZUELA, S.A.** Despego desde el Aeropuerto Internacional "La Chinita" del Edo. Zulia, en ruta al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (SVMI), a las 30NM a una altura nivelada de vuelo de 12.000 pies, la cabina presentó una condición de despresurización incrementando descontroladamente la altitud de la misma, la tripulación siguiendo lo establecido en el QRH del fabricante, retoman y aterrizan en el Aeropuerto Internacional "La Chinita." Los tripulantes (6) y pasajeros (95) ilesos, la aeronave sin daños de importancia. El peso máximo de despego de la aeronave es de 67.800kg.

La aeronave es fabricada por **McDonnell Douglas**, modelo: **DC-9-82**, serial: **49563**, TC/Data Sheet **Approved/TC A6WE** emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de América, con sistema de tren de aterrizaje tipo retráctil. Sus motores Marca: **Pratt &Whitney**, Modelos: **JT8D-219**, con un empuje máximo de 14.000 a 15.000lbf.

La aeronave realizaba vuelo comercial con pasajeros a bordo, para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad Estándar vigentes emitido por el INAC, como Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula.

Las condiciones meteorológicas según el **METAR**, eran ilimitadas y favorables para las operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o (VFR) en los Aeropuertos de salida, hacia el Aeródromo de llegada, según la autorización del plan de vuelo respectivo por despacho.

El piloto al mando de 63 años, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental; Capitán MD80 con 1520 horas totales de vuelo y 1320 horas en la aeronave involucrada en el suceso.

El primer oficial de 35 años, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial vigente y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, tenía las siguientes habilitaciones: Vuelo Instrumental; Copiloto MD80, con 19500 horas totales de vuelo y 10000 horas en la aeronave involucrada en el suceso.

Durante el proceso de investigación se observó lo siguiente:

- a) Según lo observado en el compartimiento donde está ubicado el ducto del “**COOLING FAN**”, se evidenció el desacople involuntario del **CLAMP** (Abrazadera), escapando aire neumático a presión y despresurización, ya que se activa una luz de **FLOW** que a su vez cae repentinamente la presurización del sistema.
- b) Reajuste de la abrazadera nuevamente al ducto antes mencionado, realizando la acción terminante, según manual de mantenimiento además el ralease respectivo en el libro de mantenimiento de la aeronave por parte de la OMA, retornado a servicio la aeronave para sus operaciones de vuelo.
- c) Se recomienda que en los lapsos que la aeronave se mantenga en plataforma, los técnicos e inspectores de la aerolínea, deberán realizar exhaustivamente las inspecciones de chequeo NO rutinarias para facilitar el comportamiento del mismo.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAC - Nº 441, **SERVITEC** Ubicada en el Aeropuerto Internacional La Chinita, Edo. Zulia.

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 JIAAC 056/2021, 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, 01 de Diciembre 2.021