



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 039/2021

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**

MODELO: **DC-9-82**

MATRÍCULA: **YV3475**

EXPLOTADOR: **RUTAS AÉREAS DE VENEZUELA RAVS.A.**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR DE
MAIQUETÍA, (SVMÍ)**

FECHA: **15 DE SEPTIEMBRE DE 2.021**

HORA: **13:15 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 039/2021

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°039/2021**. 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 15 de septiembre 2.021 a las 13:15 UTC la aeronave con Matrícula: **YV3475**, Marca: **McDonnell Douglas**, Modelo: **DC- 9-82**, Serial: **49511**, propiedad de **RUTAS AÉREAS DE VENEZUELA RAV S.A.** Despego desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, (SVMI) hacia el Aeropuerto Internacional Santo Domingo (MDSD) Republica Dominicana, en fase de despegue durante la carrera de despegue enciende la indicación de LCSD OIL PRESS LOW, por lo que la tripulación decide abortar el despegue, siguiendo el procedimiento establecido en el QRH, resultando los tripulantes (09) y pasajeros (24) ilesos y la aeronave sin daños. el peso máximo de despegue de la aeronave es de 67.800kg.

La aeronave fabricada por **McDonnell Douglas**, modelo: **DC-9-82**, serial: **49511**, el TC/Data Sheet Approved T/C: **A6WE** emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América, con sistema de tren de aterrizaje tipo retráctil. Sus motores Marca: **Pratt & Whitney**, Modelos: **JT8D-209**, con un empuje máximo de 20.000lbf.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad Estándar vigentes y 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 visual (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 19.600 horas totales de vuelo y 8.500 horas en la aeronave involucrada en el suceso.

El primer oficial de 29 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 450 horas totales de vuelo y 240 horas en la aeronave involucrada en el suceso.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó entrevistas a la tripulación de mando.
- Se efectuó inspección interna y externa de la aeronave.
- El personal de mantenimiento realizó troubleshooting identificando que el componente LCSD es un componente ON CONDITION.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMANC- 441, **SERVICIOS TÉCNICOS AERONÁUTICOS DEL ZULIA, C.A.** Ubicada en el Aeropuerto Internacional La Chinita del Edo. Zulia.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental.

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 039/2021 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, 15 de octubre 2.021