

# INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 037/2021

## INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**

MODELO: **DC-9-82**

MATRÍCULA: **YV2992**

EXPLOTADOR: **AEROPOSTAL ALAS DE VENEZUELA C.A**

LUGAR: **EN FASE DE RUTA DEL AEROPUERTO  
INTERNACIONAL LA CHINITA (SVMC) AL AEROPUERTO  
INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR DE MAIQUETÍA, (SVMÍ)**

FECHA: **13 DE SEPTIEMBRE 2.021**

HORA: **13:52 UTC**

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°037/2021

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° 037/2021**. 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 13 de septiembre 2.021 a las 13:52 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV2992**, Marca: **McDonnell Douglas**, Modelo: **MD-82**, Serial: **49511**, propiedad de **Aeropostal Alas de Venezuela, C.A.**, despegó desde el Aeropuerto Internacional La Chinita, Maracaibo, Estado Zulia (SVMC) al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI) Maiquetía, Edo. La Guaira, en fase de ruta a nivel de crucero en 240FL, la tripulación observó que la altura de cabina indicaba 8.000 pies y subiendo, pero debía ser 4.000 pies; las luces azules de las cajas de control de presurización estaban encendidas en INOP y la luz amarilla AUTO INOP también estaba encendida, la tripulación solicitó al ACC subir a 27.000 pies para verificar si la altura de cabina no seguía en ascenso, sin embargo, el variómetro indicaba que se encontraban a 6.000 pies y realmente estaba sobre los 8.000 pies y en ascenso; colocaron el control manual para cerrar la válvula manualmente, la misma llegó al tope y no cerró más, por lo que la tripulación solicitó al ACC descenso para evitar que la altura de cabina continuara en ascenso y evitar la caída de las máscaras en la cabina de pasajeros, sin embargo, al pasar los 20.000 pies en descenso la altura de cabina pasó los 10.000 pies y cayeron las máscaras de los pasajeros, la tripulación de cabina instruyó a los pasajeros para el uso correcto de las mascarillas, posteriormente el ACC autorizó el descenso hasta 11.000 pies y luego a 7.000 pies, altura segura para respirar sin máscara de oxígeno, la tripulación logró aterrizar en SVMI.

Resultando los tripulantes (8) y los pasajeros (87) ilesos, la aeronave con daños menores, el peso máximo de despegue de la aeronave es de 67.800kg.

La aeronave fabricado por **McDonnell Douglas**, Modelo:**MD-82**, serial:**49511**, 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-219**, con un empuje máximo de 14.000 a 15.000lbf.

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) 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 65 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 8.300 horas totales de vuelo y 2.200 horas en la aeronave involucrada en el suceso.

El primer oficial de 64 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 14.000 horas totales de vuelo y 7.000 horas en la aeronave involucrada en el suceso.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Solicitud de documentos de la Tripulación de Cabina y de mando.
- Realización de Entrevistas a la Tripulación de Cabina y de mando.
- Inspección de la aeronave donde se pudo constatar el despliegue de las máscaras de oxígeno en la cabina de pasajeros.

- Se realizó inspección interna y externa de la aeronave donde evidencio daños menores en la parte interna del compartimiento de carga posterior adyacente al sistema de las válvulas de presurización (desprendimiento de material aislante que generó obstrucción en el funcionamiento del sistema)
- Se evidencio que la aeronave no poseía daños estructurales externos.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-ALAS DE VENEZUELA, C.A. N° 001**, con Certificado de Explotador **AOC N° ALV-RNR-013**. Ubicada en el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, Hangar de Aeropostal Ala Oeste.

### **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 037/2021, 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, 12 de Octubre de 2.021