



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 019/2021

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**

MODELO: **DC-9-82**

MATRÍCULA: **YV2992**

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

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

FECHA: **18 DE JUNIO 2.021**

HORA: **13:45 UTC**



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°019/2021

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°. **019/2021**. 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 18 de Junio 2021 a las 13:45 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 Simón Bolívar (SVMÍ) Edo. La Guaira al Aeropuerto Internacional Santiago Mariño (SVMG) Porlamar Edo. Nueva Esparta, en fase de despegue y ascenso inicial la tripulación procede a subir el tren, observando que las luces de transición de la compuerta no efectuaron el cambio esperado, (luz encendida - compuertas tren de nariz no aseguradas) se repite de nuevo la operación y continua la falla, la tripulación decide cancelar la ruta hacia el destino y retorna a SVMÍ. Resultando los tripulantes ilesos (2) y la aeronave con falla de mal funcionamiento en las compuertas del tren de nariz, 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 realizaba vuelo de posicionamiento, 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.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizó en conjunto con la Gerencia de Seguridad Operacional (SMS) de la aerolínea y la Gerencia de mantenimiento revisión del sistema de las compuertas del tren de nariz para verificar el motivo por el cual el sistema del actuador o pistón falló.

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:

- A) Realizar una exhaustiva revisión e inspección de partes o componentes instalados por tiempos, ciclos o calendario, según lo establecido en el Manual de Mantenimiento del Fabricante cuando aplique.
- B) Realizar en el almacén un (in-coming inspection), cuando el componente contenga una vida limitada, Hard Time o golpe (on condition) a objeto de verificar si es trazable, según lo indicado técnicamente por el fabricante de la pieza con el componente instalado.
- C) Instruir a la Gerencia de mantenimiento y Control de Calidad de la aerolínea, a establecer un procedimiento por manual que provea y enuncie de las medidas preventivas necesarias y actualizadas, capaces de mitigar cualquier daño oculto, estructural o piezas, siempre y cuando cumplan con lo establecido en la norma.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMANC-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 Aerpostal 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 019/2021, 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**, 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, 22 de Junio 2.021