



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 050/2021

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**

MODELO: **DC-9-82**

MATRÍCULA: **YV2923**

EXPLOTADOR: **LÍNEA AÉREA LASER, C.A**

LUGAR: **EN RUTA DESDE EL AEROPUERTO INTERNACIONAL
DE CANCUN (MMUN)**

FECHA: **14 DE OCTUBRE 2.021**

HORA: **20:36 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAACEXPEDIENTE N°050/2021

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° **050/2021**. 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 14 de Octubre 2.021 a las 20:36 UTC, la aeronave con Matrícula: **YV2923**, Marca: **McDonnell Douglas**, Modelo: **DC-9-82**, Serial: **49563**, propiedad de la **Línea Aérea de Servicio Ejecutivo Regional Laser, C.A.**, despegó desde el Aeropuerto Internacional de Cancún (MMUN), Cdad. de México con destino al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, Maiquetía, Estado La Guaira (SVM), en ruta a unos 33.000' de altura nivelado y a 1.30 hora de vuelo, en la cabina se presenta una condición de luz de **PRESSURIZATION FLOW**, en la cual incrementó descontroladamente la altitud de cabina, la tripulación siguiendo lo establecido en el QRH solicitó al ATC un descenso inicial a 11.000', la tripulación no pudo controlar el incremento de altitud y debió realizar un descenso de emergencia, se desplegaron las máscaras de oxígeno en la cabina de pasajeros, una vez nivelados la tripulación logró controlar la aeronave y aterrizar en SVM. Resultando los tripulantes (9) y pasajeros (128) ilesos, la aeronave sin daños, solo con una falla o mal funcionamiento de un paquete inoperativo izquierdo del sistema "**Air Conditioning Pressure Regulator Oveirride**". El peso máximo de despegue 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 62 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 19.681 horas totales de vuelo y 4.125 en el avión involucrado.

El primer oficial de 43 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 3.155 horas totales de vuelo y 2.853 en el avión involucrado.

Durante el proceso de investigación se realizaron actividades donde arrojó lo siguiente:

- Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:
 - Control de directivas de aeronavegabilidad
 - Control del cumplimiento de mantenimiento programado
 - Control de componentes
 - Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad
- Entrevista a la tripulación de mando
- Inspección de la aeronave

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas se emitieron las siguientes medidas preventivas:

- Se realizó una reunión conjunta con la Gerencia de SMS, Operaciones y la Gerencia de mantenimiento de la aerolínea, donde se recomendó y se acordó una enmienda o revisión a la documentación pertinente de los procedimientos en el QRH (**Emergency Checklist**) y el **Manual Standard Operating Procedures**) para el fabricante de la aeronave y así facilitar a la tripulación de optar a un procedimiento de seguridad más confiado.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAN-C Nº 475 **LÍNEA ÁEREA DE SERVICIO DE EJECUTIVO REGIONAL, C.A. LASER**, Ubicada en el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, Hangar de Laser lado 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 050/2021, 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, 09 de Noviembre 2.021

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