



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 052/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MC DONELL DOUGLAS**
MODELO: **MD80**
MATRÍCULA: **YV 3475**
EXPLOTADOR: **RAVSA**
LUGAR: EN RUTA **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLIVAR" DE MAIQUETIA, EDO. VARGAS**
FECHA: **10 DE SEPTIEMBRE DE 2022**
HORA: **17:22 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 052/2022

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL/DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada.

La investigación fue instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°052/2022 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 y no, la determinación de 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 encuentran en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **ésta información 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 **10 de septiembre de 2022** a las **17:00 UTC**, la Aeronave matrícula **YV3475** fabricada por **Mc. Donnell Douglas Corporation**, modelo **DC-9-82**, de la empresa **RAVSA**, despegó desde el **Aeropuerto Internacional "General En Jefe Santiago De Mariño" Ubicado En El Yagué, Estado Nueva Esparta** con destino al **Aeropuerto Internacional "General De División Jacinto Lara" (SVBM)** ubicado en **Barquisimeto, Estado Lara** con la finalidad de realizar un vuelo comercial. A las **17:15 UTC** en fase de ascenso y aproximadamente a los **15.000 pies** el **paquete del aire acondicionado del lado derecho dejó de operar**, en consecuencia el **clib de la cabina**; que indica rata de ascenso de la presurización de la cabina, empezó a subir más rápido de lo normal y la válvula de presión de flujo estaba completamente cerrada, la cual permite controlar el diferencial de presión de la cabina en consecuencia el clib seguía subiendo de manera anormal inmediatamente el piloto solicita autorización al Centro de Control de Área de Maiquetía (**ACC**), detener el ascenso a **20.000 pies**, para aplicar el **QRH** y el resultado no fue satisfactorio ya que el **clib de la cabina** continuaba subiendo de manera irregular, requiere descenso hasta **10.00 pies** y notifica que cancelara el vuelo a Barquisimeto y que procede al **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" DE MAIQUETIA**, para el chequeo de mantenimiento del sistema, a las **17:45 UTC** aterriza sin novedad, resultando los ocupantes ilesos y la aeronave sin daños de importancia.



Figura 1. Plan De Vuelo (SVMG) con destino (SVBM) y (SVMI) Aeropuerto de Alternado.

Fuente: Google Maps. Año: 2022

La aeronave **YV3475 MD-80** es un bimotor terrestre propulsado por turbinas, con una **capacidad** de 157 ocupantes incluyendo la tripulación, es fabricada por **Mc. Donnell Douglas Corporation**, modelo **DC-9-82**, **Serial N° 49511**, categoría: **Aviación Comercial Servicio Público De Transporte Aéreo**, Certificado Tipo **A6WE** Revisión 25 de Marzo del 2014 emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América, **tren de aterrizaje** tipo triciclo retráctil. Cuenta con dos motores modelo **Pratt & Whitney** modelo JT8D-217A (LH) Serial: 709855 derecho / JT8D-217C (RH). Serial: 7255080 de acuerdo a lo especificado a la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 91. Serial: 28073-D-3-D serie 200 situados en la parte posterior, bajo el timón de cola, lo que les da un aspecto muy característico. Posee una longitud de 45,1 metros, una envergadura de 32,8 metros y un máximo de techo de 9,05 metros. Además, alcanza una velocidad de crucero de 810 kilómetros por hora y tiene una autonomía de 3.800 kilómetros. El peso de un aparato igual al accidentado es de 149.500 libras (67.812 kg).

La aeronave **YV3475**, para el momento del suceso se encontraba Aeronavegable, según su **Certificado De Aeronavegabilidad N° 014321** Y **Certificado de Matricula N° 007705** vigentes emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; la póliza de seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del accidente. La aeronave mantenía la configuración interior original y para el momento del suceso. **Licencia de Estación de radio de la Aeronave:** Vigente. **Certificado de Homologación acústica N° HA/0411R1.**



Figura 2. Aeronave **YV3475 MD-80** de la empresa **RAVSA**
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022

La Organización De Mantenimiento Aeronáutico Civil (OMAC) que solicitó la certificación de aeronavegabilidad y realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N°441B1. SERVICIOS TÉCNICOS AERONÁUTICOS DEL ZULIA, C.A sus instalaciones de SAS MIQ OMAC N°441B**, están localizadas en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI) Oficina Sótano Rampa 12 de Maiquetía estado La Guaira. De acuerdo a la lista de capacidad certificada por el INAC N°441B, Categoría: Estructura de Aeronaves. Clase: IV. Marca: Douglas Aircraft Company (Mc. Donnell Douglas Corporation). Modelo: DC-9-80(MD-80) Autorizado a realizar mantenimiento de línea en la estación ubicada en El Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI) de MAIQUETIA estado La Guaira de acuerdo con los programas de mantenimientos y las especificaciones de operaciones emitidas a los explotadores de servicios aéreos.

El piloto poseía **certificación médica y licencia aeronáutica como Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitaciones en Vuelo Instrumental Flight y MD80 Capitán/PIC 02/ Nov 2022 (Vigentes)** emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la

normativa internacional vigente, con edad de 36 años y experiencia de vuelo **de 5300 horas totales, con 2600 horas como piloto al mando y 4000 Horas en el tipo de aeronave del suceso.**

El primer oficial poseía **certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones en Vuelo Instrumental/ Instrument Flight. y MD80 Copiloto/SIC, ASTR. Copiloto/SIC** emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 31 años y experiencia de vuelo **de 2200 horas totales, y 2000 Horas en el tipo de aeronave del suceso.**

De conformidad al **reporte meteorológico del INAMEH** de fecha 10 de Septiembre del 2022, las condiciones meteorológicas a las **17:00 UTC** en el Aeropuerto Internacional "SIMON BOLÍVAR", eran favorables para el vuelo, Visibilidad: Ilimitada, Tipo de nubes: dispersas, Techo nubes: 016-020 Aproximadamente.



Figura 3. Imágenes de satélite de espectro visible del día 10 de Septiembre del 2022.

Fuente: INAMEH. **Año:** 2022.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Notificación del Accidente a los Estados (**Expediente: N°052/2022**) el día **10/09/2022**.
2. Ubicación Geográfica de la ruta de vuelo y sitio de suceso.
3. Se realizó entrevista al Piloto y el Copiloto.
4. Registro fotográfico (360° y daños de la aeronave).
5. Se solicitó copias de los siguientes Documentos al piloto:
 - Cedula de identidad (Piloto y del Copiloto).
 - Licencia del personal aeronáutico con habilitaciones (Piloto y del Copiloto).
 - Certificado Médico (Piloto y del Copiloto).
 - Bitácora de vuelo (Piloto y del Copiloto).
 - Plan de Vuelo.
6. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV3475:**
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de Homologación Acústica.

- Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
 - Manifiesto de Pasajeros.
 - Factura de suministro de combustible.
- 7. Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N: 441B. Servicios Técnicos Aeronáuticos del Zulia, C.A:**
- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
 - Lista de capacidades aprobada de la OMAC
 - Manual de procedimientos de la OMAC.
 - Control de Componentes.
 - Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
 - Control de Directivas.
 - Orden de Trabajos.
 - Control de Mantenimiento Programados.
 - Guías de Mantenimiento.
- 8. Se realizó inspección a la aeronave YV3475 MD-80 de la empresa RAVSA:**
- Se efectuó trouble shooting de acuerdo al AMM 25-20-00 pág. 115 ítems C (8) flow control Valve.
 - Se efectuó remoción e instalación flow control Valve de acuerdo AMM 21-31-02 pag 203-207 ítems 4B.



Figura 4 Remoción e instalación flow control Valve.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022

- Se efectuó corrección de fuga neumática de ducto acorde al AMM 20-10-11 pág. 207. Quedando satisfactorio.



Figura 5 Corrección de fuga neumática de ducto acorde al AMM 20-10-11

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2022

- 9. Se entregó Cesión de Custodia Total N° DGOAST/2022/N°061**

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas pudo determinar que la falla fue generada por mal funcionamiento de la Flow Control Valve y una fuga neumática de ducto, en tal sentido, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

Al explotador RAVSA:

- Mantener inspecciones de acuerdo a lo establecido en el programa de mantenimiento aprobado a la aeronave. Así como, lo indicado por la literatura técnica del fabricante para los componentes afectados en este evento como lo son el Flow Control Valve y fuga neumática de ducto.
- Desarrollar un Programa de Vigilancia a través de las estadísticas de eventos de la flota de **RAVSA**, mediante el Programa de Confiabilidad efectivo aplicado a los componentes instalados en las aeronaves de la MD-80.
- Evaluar las estadísticas relacionados a fallas de Flow Control Valve y fuga neumática de ducto a fin de verificar la recurrencia de las fallas de este componente en otras aeronaves y cambiar las condiciones de inspección del mismo en cuanto a la receptividad de las acciones del mantenimiento a seguir.

La investigación actualmente se encuentra en el **proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para la elaboración de los informes.**

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 052/2022**, 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; cuya notificación fue enviada al oficial de guardia correspondiente, dando respuesta a la misma y asignando un representante acreditado.

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, 19 de Septiembre de 2022.