



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 030/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: MC DONNELL-DOUGLAS

MODELO: DC-9-81 (MD81)

MATRÍCULA: YV480T

EXPLOTADOR: LASER C.A.

LUGAR: EN DESCENSO A 30 NM DE SVPR 8.000 FT ALTURA .

FECHA: 16 DE JUNIO DE 2022.

HORA: 13:02 UTC

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 030/2022

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES 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 de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°030/2022. El único objetivo de la investigación es 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 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 encuentra 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 16 de junio de 2.022 a las 12:03 UTC, la aeronave matrícula YV480T, bajo explotación de Línea Aérea de Servicio Ejecutivo Regional, S.A. (LASER), inició un vuelo comercial desde la pista del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVM) con destino al Aeropuerto Internacional "Manuel Piar" en Puerto Ordaz, Estado Bolívar, República Bolivariana de Venezuela. Estando la aeronave en fase de descenso y próximo a la aproximación, se presentó descompresión progresiva de la cabina cayendo las mascarillas de oxígeno de emergencia. El piloto al mando decidió aplicar los procedimientos de emergencia según QRH y completar el vuelo en el aeropuerto de destino. Aterrizó la aeronave sin reportar otra discrepancia, resultando los ocupantes ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbo fan, de 160 pasajeros y 06 tripulantes: piloto, copiloto y 04 auxiliares, fabricado por McDonnell Douglas, modelo DC-9-81 (MD83), serial N° 53043, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A6WE, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados a ambos lados del fuselaje posterior, son Pratt & Whitney modelo JT8D-219 con un empuje máximo de 21.700 lb. El peso máximo de despegue es de 142.000 lb. La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es Laser Airlines OMAC N 475.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea-Avion y habilitación de Capitán MD80 y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 66 años y experiencia de vuelo de 25.852 horas.

El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial-Avion y habilitación en el tipo de aeronave MD80 como Copiloto y Vuelo Instrumental con edad de 52 años y experiencia de vuelo de 6.537 horas.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 05 KT de dirección 90°, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se hizo reunión con las gerencias de SMS, Operaciones y Mantenimiento para coordinar las actividades de investigación.
2. Se le solicitó documentación de soporte de información relacionado con el vuelo: Nota de despacho de vuelo, NOTOC, cálculo de peso y balance de la aeronave para el vuelo, manifiesto de pasajeros, plan de vuelo.
3. Se realizó entrevistas a la tripulación de mando.
4. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación de mando y los registros de mantenimiento de la aeronave.
5. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición de la externa de la estructura de la aeronave y motor 1 luego del incidente. Se encontró suelta una unión flexible de la tubería del sistema neumático N° 1 que alimenta al paquete de presurización y aire acondicionado N°1. Se encontró que las abrazaderas utilizadas para fijar esta unión flexible, eran del tipo no frenado.



Foto 1. Unión flexible suelta por desajuste de la abrazadera inferior de sujeción



Foto 2. La abrazadera que se desajustó es del modelo que se observa arriba. El modelo de abajo tiene una tuerca frenada que asegura el ajuste de la abrazadera. Sin embargo el fabricante permite el uso de ambos modelos. La JIAAC recomienda el uso del modelo con tuerca frenada en vista de la posibilidad de desajuste de la abrazadera sin tuerca de frenado.

6. En la cabina se observaron numerosas mascarar de oxigeno de los pasajeros desplegadas, pero solamente 6 fueron activadas.



Foto 3. Máscaras de oxigeno desplegadas.

7. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición externa del motor 1.
8. Se elaboro cesión de custodia con retención de productos: el motor 1 de la aeronave permanece en custodia de la junta investigadora.
9. Se reemplazaron las abrazaderas de fijación de las uniones flexibles, por abrazaderas de tipo frenado, con el objetivo de asegurar que no se vuelvan a soltar.

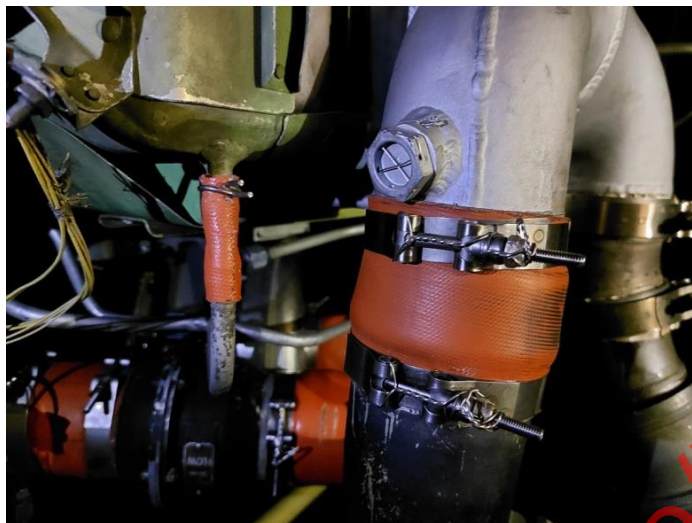


Foto 4. Unión flexible sujeta por abrazaderas frenadas.

10. Se realizó prueba funcional del sistema neumático el cual funciona correctamente.
11. Se realizó presurización de la cabina de la aeronave con el motor N° 1 encendido y suministrando el aire de sangrado al sistema, funcionando correctamente

La JIAAC determinó que la causa más probable del incidente, fue el factor material por desconexión de una unión flexible de las tuberías del sistema neumático N° 1, esta desconexión se produjo por pérdida de la tensión de fijación de las abrazaderas, ya que las abrazaderas empleadas fueron del tipo no frenado.

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 la Línea Aérea de Servicio Ejecutivo Regional, S.A. (LASER).

- Inspeccionar y reemplazar las abrazaderas de fijación de las uniones flexibles, en las tuberías del sistema neumático de las aeronaves serie MD-80, por abrazaderas de tipo frenado.

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 del formulario número 030/2022 de fecha 16 de junio de 2022, reportando al sistema “ADREP” de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

Notificación vía correo electrónico a las Autoridades de Investigación de Accidentes de los Estados interesados, por el Estado de Diseño y fabricación de la aeronave: Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS.

Estados Unidos de Norte América, en su condición de Fabricante de la aeronave, la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) por sus siglas en el idioma inglés, como Autoridad para la Investigación de Accidentes de Aviación del Estado norteamericano a la fecha no emite respuesta alguna al respecto.

El sistema “ADREP” de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), en su condición de organismo que norma la Aviación Mundial, a la fecha no emite respuesta alguna al respecto.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC)) 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, 6 de julio de 2022