



# INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 012/2022

## INCIDENTE GRAVE

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**

MODELO: **MD-82**

MATRÍCULA: **YV2923**

EXPLOTADOR: **LASER, S.A**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL**

**SIMÓN BOLÍVAR, EDO. LA GUAIRA**

FECHA: **05/01/2022**

HORA: **15:40 UTC**

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°012/2022

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°.012/2022**, 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 05 de Marzo 2022, la tripulación de mando a bordo de la aeronave **YV2923**, durante la carrera de despegue, luego de haber completado la lista de chequeo, observó en los instrumentos del panel de la cabina de mando que el motor izquierdo (N°1) registró indicación 1,64 EPR (no logro alcanzar la potencia requerida 1,91 EPR), reflejando un incremento de temperatura y presión de aceite, imposibilitando lograr el performance requerido durante el despegue, situación que obligó a el piloto al mando tomar la decisión de interrumpir el despegue, desalojando por la pista 10 y retornando al terminal, finalmente procedieron a desembarcar a los pasajeros, resultando sus ocupantes ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave fabricada por MCDONNELL DOUGLAS modelo: MD-82 serial: 49563, categoría: Transporte Comercial, Certificado Tipo: FAA A6WE, peso máximo de despegue 142.000 libras, empuje máximo de 20.850 libras emitido por la Agencia Nacional de Aviación Civil de Los Estados Unidos.

El piloto con 42 años de edad, con 4.765 horas totales de vuelo y 4.565 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y

habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/ Instrument flight
- Capitán MD 80 Capitán/PIC

El primer oficial con 50 años de edad, con 9.449 horas totales de vuelo y 2.948 horas en el tipo de aeronave involucrado en el suceso, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/ Instrument flight
- Copiloto MD 80

Las condiciones Meteorológicas:

Condiciones de vuelo: VMC

Visibilidad: 9999

Viento: calmado. N/A

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.

Durante la investigación del incidente presentado por la aeronave YV2923, se realizaron las siguientes actividades.

- Entrevistas a la tripulación de mando
- Reunión con la Gerencia de SMS y Aseguramiento de la calidad
- Revisión preliminar de la documentación de la tripulación de mando
- Registro de mantenimiento y trazabilidad de componentes, orden de trabajo y Directivas de aeronavegabilidad aplicados al sistema que presentó falla.
- Se realizó toma fotográfica y videos de los componentes verificados.
- Se elaboró notificación inicial dirigida a los Estados interesados.
- Elaboración del respectivo expediente

- Se llevó a cabo un plan de acciones correctivas a los fines de determinar la causa raíz del incidente:
- Se efectuó inspección del motor 1 a los fines de evaluar las condiciones del mismo.
- Durante la inspección del motor se evidenció que se soltó la varilla del acelerador
- Se efectuó caza falla de acuerdo al AMM 76-11-00, confg.1pág.10
- Se efectuó instalación del Trottle Push Control Cable de acuerdo al AMM 76-11-01, config. 1pág, 205, por encontrarse fuera de su posición.
- Se efectuó Test H-Aceleration Check de acuerdo al AMM 72-00-00 pág.547 con resultados satisfactorios.
- Se inspeccionó la correcta instalación del sistema.
- Se llevó a cabo análisis de causa raíz empleando la técnica de los 5 por qué.

El traslado de la aeronave fue autorizado mediante una cesión de custodia total firmada por la JIAAC el día 05 de marzo 2022 y un representante de la empresa LASER

#### **Actividades pendientes en la Investigación**

- La Gerencia de SMS solicitará a la gerencia de mantenimiento realizar el curso especializado sobre factores humanos, así como también la elaboración de Circular informativa sobre la “inapropiada instalación de la varilla de aceleración de los motores de las aeronaves MD-82.
- Se recomienda realizar mesa de trabajo a los fines de prevenir futuros eventos asociados al componente.
- Revisión de los procedimientos implementados para realizar dicha tarea.

#### **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 012/2022, 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.

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 10 de marzo 2022