



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 021/2022

INCIDENTE GRAVE

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**

MODELO: **DC-9-82**

MATRÍCULA: **YV3499**

EXPLOTADOR: **RAVSA**

LUGAR: **EN RUTA SVMC-SVMI**

FECHA: **01/05/2022**

HORA: **10:20 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°021/2022

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°.021/2022**, 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 01 de Mayo de 2022, la aeronave con matrícula: **YV3499**, Fabricante: **MCDONNELL DOUGLAS**, Modelo: **DC-9-82**, Serial: **49392**, propiedad de **RAVSA**, con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "LA CHINITA"**, ubicado en Maracaibo, Edo. Zulia (**SVMC**) hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR"**, ubicado en Maiquetía, Edo. La Guaira (**SVMII**), en fase de ruta, nivelado a 27.000 pies se registró una desaceleración brusca en el motor derecho que generó pérdida de potencia y malfuncionamiento de las palancas de aceleración; situación que obligó al piloto al mando a retornar al aeropuerto de salida; aterrizando y desalojando por sus propios medios en SVMC. Sus ocupantes resultaron ilesos (84 pasajeros y 11 tripulantes) y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave es un Bimotor propulsado por motores turbo fan, con capacidad de 163 pasajeros y 06 tripulantes: 02 tripulantes de mando y 04 tripulantes de cabina, fabricada por MCDONNELL DOUGLAS, modelo: DC-9-82 serial: 49392, categoría: Transporte Comercial, Certificado Tipo: FAA A6WE, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Posee dos motores Pratt & Whitney modelo JT8D-219 con un empuje máximo de 20.850 lb. El peso máximo de despegue es de 142.000 lb. La aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitida por el INAC como autoridad



Aeronáutica del Estado de matrícula, vigente. La aeronave es de uso comercial y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que corresponde a SERVICIOS TÉCNICOS AERONAUTICOS DEL ZULIA, C.A N-441.

El piloto al mando poseía certificación médica, licencia de piloto Comercial-Avión y habilitación de capitán MD-80 y vuelo instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 36 años de edad y experiencia de vuelo 5000 horas, con 2.800 horas como Capitán.

El primer oficial poseía certificación médica, licencia de Piloto comercial-Avión y habilitación en el tipo de aeronave MD80 como primer oficial y vuelo instrumental con edad de 30 años y experiencia 640horas, con 440 horas como segundo piloto al mando en el equipo.

Las condiciones meteorológicas reinantes para el momento del evento eran:

Condiciones de vuelo: VMC

Visibilidad: +10 Ilimitada

Viento: calmado.

Tipo de nubes: Estratos

Techo de nubes: 5.000 pies

Tipo de turbulencia: Ligera.

Durante la investigación del incidente presentado por la aeronave YV3499 se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del suceso dirigida a los Estados interesados.
- Solicitud de la documentación completa de la tripulación de mando
- Entrevista a la tripulación
- Registros de mantenimiento
- Fijación fotográfica.
- Solicitud de evaluación boroscópica del Motor izquierdo
- Reunión con la Gerencia de SMS y Aseguramiento de la calidad
- Registros de mantenimiento y trazabilidad de componentes, orden de trabajo y Directivas de aeronavegabilidad aplicados al sistema que presentó falla.
- El motor izquierdo se encuentra bajo custodia a la espera de los hallazgos y determinar la causa raíz

Experticias realizadas durante el proceso de investigación:

Mediante la orden de trabajo OT N2022-05-RAVSA-005 se llevó a cabo Inspección Boroscópica del LPC (6), HPC (C7) y (C13), COMB, CHAMB, NGV'S, HPT Y LPT (T2). El cual arrojó los siguientes hallazgos.

1. LPC

Se observó sin daños al momento de la Inspección.



Fotografía 1. LPC, sin daño

2. HPC

Se observó un pequeño dent en 7 alabes en el borde de ataque (dentro de los limites), de acuerdo a la referencia técnica; al momento de la inspección.



Fotografía 2. HPC, Dents en el borde

3. HPC

Se observó sin daños al momento de la Inspección.



Fotografía 3. HPC, sin daño

4. Comb Chamb

Se observó pérdida del material protector (coating) en los liners y en los ductos internos y externos (serviciables) de acuerdo a la referencia técnica. Se observaron los inyectores sin daños al momento de inspección.

5. NGV'S

Se observaron dos alabes con una rajadura en el borde de ataque (dentro de los límites) de acuerdo a la referencia técnica al momento de la inspección.

6. HTP

Se observó 2 alabes partidos y el resto presentan daños en su totalidad (fuera de límites) de acuerdo a la referencia técnica.



Fotografía 4. HTP, daño en el borde de fuga de los alabes (fuera de los límites)



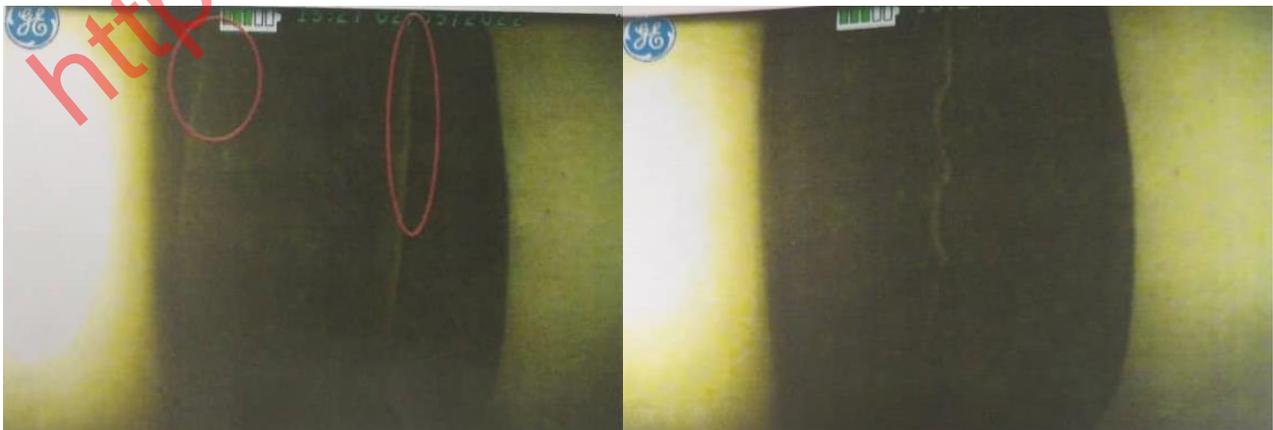
Fotografía 5. HTP, daño en el borde de fuga de los alabes (fuera de los límites)



Fotografía 6. HPT. Alabe partido

7. LPT

Se observaron todos los alabes con dents, nicks, material faltante y rajadura en todos los alabes (fuera de límites) de acuerdo a la referencia técnica, al momento de la inspección.



Fotografía 7. LPT, daños en los alabes (fuera de los límites)



Fotografía 8. LPT, daños en los alabes (fuera de los limites)

8. LPT

Se observaron todos los alabes con material faltante (fuera de limites), de acuerdo a la referencia técnica, al momento de la inspección.



Fotografía 9. LTP, daños en los alabes (fuera de limite)

Actividades pendientes para la Investigación

1. El motor izquierdo de la aeronave se removió para ser enviado a shop visit mediante la orden de servicio OS 2022-05-012, para su reparación.
2. El motor izquierdo de la aeronave se mantiene bajo custodia de la JIAAC mientras continúe el proceso de investigación y se determine la causa raíz del evento.

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, se generaron las notificaciones siguientes:

Notificación del Suceso a través de formulario JIAAC 021/2022, 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.

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 07 de junio 2022