

EXPEDIENTE 017/2023

# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE SCF-PP

**MATRÍCULA:** YV3499

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** Douglas Aircraft Company

**MODELO:** DC-9-82

**SERIAL:** 49392

**EXPLOTADOR:** RAVSA

**LUGAR:** En ruta SVMC - MPTO

**FECHA:** 17/03/2023

**HORA:** 12:12 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL  
DE VENEZUELA**

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°017/2023

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 E INCIDENTES 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°.017/2023**. 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 17 de marzo de 2023, siendo las 11:5 UTC, la aeronave matricula **YV3499**, fabricante: **DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **DC-9-82**, serial: **49392**, propiedad: **RUTAS AÉREAS DE VENEZUELA (RAVSA)**, con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CHINITA**, ubicado en Maracaibo, estado Zulia (**SVMC**) hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN**, ubicado en Panamá (**MPTO**), inició la carrera de despegue con ochenta y ocho (88) personas a bordo (nueve (09) tripulantes de cabina y setenta y nueve (79) pasajeros), con un tiempo estimado en ruta de 30 minutos, 38.000 libras de combustible y 4 horas de autonomía; posterior al despegue y durante la fase de ascenso inicial, aproximadamente a 4.500 FT, la tripulación escucha un fuerte ruido, acompañado de vibraciones e indicaciones erráticas del motor izquierdo producto del stall; inmediatamente la tripulación al mando, aplicó el procedimiento establecido en el QRH declarando la emergencia y notifican a los Servicios de Transito Aéreo la decisión de retornar a la estación, aterrizando a las 12:20 UTC sin otra novedad. Sus ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños sustanciales en el motor izquierdo.

La aeronave fabricada por Douglas Aircraft Company, modelo: DC-9-82, categoría: Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte Aéreo, Certificado Tipo: N° A6WE, Revisión 30 BOEING, emitido por la FAA, Federal Aviation Regulations de fecha 25 de marzo de 2014.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (N° de Control 014059) emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; sus dos motores Turbopan ubicados uno en el ala derecha y otro en el ala izquierda, son Pratt and Whitney modelo JT8D-217A con un empuje máximo de 20.850 lb. El peso máximo de despegue es de 130.000 lb (59.000 kg). La aeronave es de uso comercial para transporte de carga.

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la OMAC-N 441 SERVICIOS TECNICOS AERONAUTICOS DEL ZULIA, C.A. ubicada en el Aeropuerto Internacional "La Chinita", Maracaibo, Estado Zulia.

El piloto al mando con 51 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA) vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: MD80 Capitán / PIC y 1.800 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 8.877 horas totales.

El copiloto al mando con 26 años de edad poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: MD80 Copiloto / SIC y 800 horas como copiloto en el modelo involucrado en el suceso y 900 horas totales.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Internacional "La Chinita" (SVMC)

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Entrevista al piloto y al primer oficial al mando de la aeronave
- Solicitud de llenado del formulario de entrevista para tripulaciones de mando.
- Solicitud de la documentación de la tripulación involucrada en el suceso (licencias, certificados médicos, recurrentes y simuladores)
- Recepción de los registros de mantenimiento de la aeronave:

- ✓ Certificado de Matricula y Aeronavegabilidad
- ✓ Control de directivas de aeronavegabilidad
- ✓ Control del cumplimiento de mantenimiento programado
- ✓ Control de componentes
- ✓ Orden de mantenimiento
- Solicitud de los últimos resultados de la prueba de croise noise realizada en el motor
- Fijación fotográfica de la aeronave.
- Se realizó inspección visual de la condición del motor
- Se evidenció que en el motor izquierdo hubo un stall.



**Fotografía 1. Daños en las hélices de turbina**

- En inspección visual, se observan daños en la turbina de baja del motor izquierdo



**Fotografía 2. Daños en la turbina de baja**

- Se realizó inspección boroscópica. Con base a la Literatura Técnica utilizada AMM 72-00-00 pag. 688 config. 2 y AMM 72-00-00 pag. 698,9 config. 2. Obteniendo los siguientes resultados:

- ✓ COMBUSTION CHAMBER (Ce): Se realizó ingreso por la cámara 7 y no se observó daños visibles en dicha CC
- ✓ NGVs: Se observó la sección de NGVs ubicados en la CC7 sin observarse daños.
- ✓ HPT (T1): Se efectuó inspección boroscópica al HPT (T1) Leading and Trailing edges sin encontrarse daños visibles.



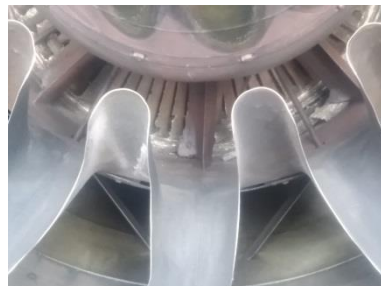
- ✓ LPT (T2): Se efectuó inspección boroscópica al LPT (T2) Leading edge sin encontrarse daños visibles.



- ✓ LPT (T3): Se observan daños extensos y fuera de límites en su totalidad.



- ✓ LPT (T4): Se observan daños extensos y fuera de límites en su totalidad.



- Se entregó la cesión de custodia con retención de productos aeronáuticos DGOAST/2023/N°0025

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental; quedando pendientes las siguientes actividades:

- Envío del motor a una OMAC reparadora para determinar los daños del motor.
- Elaboración del informe final.

### **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 017/2023, 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 Norteamérica. 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.

### **RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS**

**Estados Unidos de Norteamérica**, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, 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.

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 24-3-2023



CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de Miranda, Torre MPPT, Piso 20, Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte, Municipio Chacao, Estado Miranda - Caracas – Venezuela

Visítenos: (Web):  
<http://www.mppt.gob.ve/jiaa/>

Llámenos: (Telf.): +58  
412-1554942 / 0212-  
20133906 / IP 212336

o Escribanos: (Mail):  
[jiaave@gmail.com](mailto:jiaave@gmail.com)



“El investigador es indagar, escudriñar, preguntar, explorar vigilar, supervisar, ensayar, comprobar, etc., por lo tanto el investigador se sitúa frente a los hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis