

EXPEDIENTE 075 /2022

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE DE AVIACIÓN SCF-NP: FALLA DE SISTEMA NO-MOTOR

MATRÍCULA: YV3499

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS AIRCRAFT CO.

MODELO: DC-9-82

SERIAL: 49392

EXPLOTADOR: RUTAS AEREAS DE VENEZUELA S.A.

LUGAR: EN FASE DE VUELO ASCENSO A NIVEL DE
CRUCERO SVMC-MPTO, 70 MN SVMC.

FECHA: 20/12/22

HORA: 18:00 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN **JIAAC EXPEDIENTE N° 075/2022**

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES** 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°075/2022**. 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 20 de diciembre de 2022, la aeronave matrícula YV3499 fabricado por McDonnell Douglas, modelo DC-9-82 (MD82), serial N° 49392, categoría transporte, bajo explotación de Rutas Aéreas de Venezuela, S.A. (RAVSA), inició el vuelo comercial VNE412 desde la pista del Aeropuerto Internacional de "La Chinita" (SVMC) en Maracaibo, Estado Zulia, con destino al Aeropuerto Internacional de Tocumen (MPTO) ubicado en Ciudad de Panamá, República de Panamá. Despegó a las 11:51 UTC con 146 personas a bordo y 41.000 lbs de combustible. Volando en ascenso a nivel de crucero, a 70 Mn de SVMC y alcanzando los 15.000 ft de altura, el piloto al mando reportó al Centro de Control de Área (ACC) de Maiquetía (SVMI) que el sistema de presurización derecho no podía mantener la presión de cabina, notificando su decisión de retornar al Aeropuerto Internacional de "La Chinita" Maracaibo (SVMC). El capitán aplicó los procedimientos establecidos en el QRH y siguiendo las políticas operacionales del explotador, aterrizó en Maracaibo (SVMC) a las 12:40 UTC resultando sus ocupantes ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave fabricada McDonnell Douglas, modelo DC-9-82 (MD82), categoría: Aviación Comercial-Servicio Público de Transporte Aéreo. Certificado Tipo: A6WE emitido por FAA. 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.

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave, fue la OMAC-N: 441. SERVITEC.

El piloto al mando de 50 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea-Avión con fecha de expedición 07/05/2010 y emitidas por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Capitán MD80, Vuelo Instrumental y Nivel Lingüístico 4, con 1.800 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 8.700 horas totales.

El copiloto de 26 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial-Avión con fecha de expedición 9/11/2018 y emitidas por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Copiloto MD80, Vuelo Instrumental y Nivel Lingüístico 5, con 600 horas como copiloto en el modelo involucrado en el suceso y 800 horas totales.

Las condiciones meteorológicas en SVMC al momento del suceso eran dirección del viento de 050° y una velocidad de 6 Kt, visibilidad ilimitada y poca nubosidad.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se le solicitó documentación de soporte de información relacionada con el vuelo: plan de vuelo, cálculo de peso y balance de la aeronave para el vuelo, manifiesto de pasajeros.
2. Se solicitó los Certificados de Aeronavegabilidad, Matrícula, Homologación Acústica y licencia de Estación de radio.
3. Se solicitó Póliza de seguro.
4. Se realizaron entrevistas a la tripulación de mando y al personal Técnico de Mantenimiento.
5. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación de mando y los registros de mantenimiento de la aeronave.
6. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica, de la condición del sistema derecho de presurización y aire acondicionado luego del incidente.
7. Se realizó el procedimiento de aislamiento de falla según manual de la aeronave, encontrándose que **el interruptor indicador de posición de tren de nariz**, que establece la condición de avión en el aire al sistema derecho de presurización y aire acondicionado, no



funcionaba correctamente lo cual impedía que ese sistema se pudiera activar para presurizar la cabina.

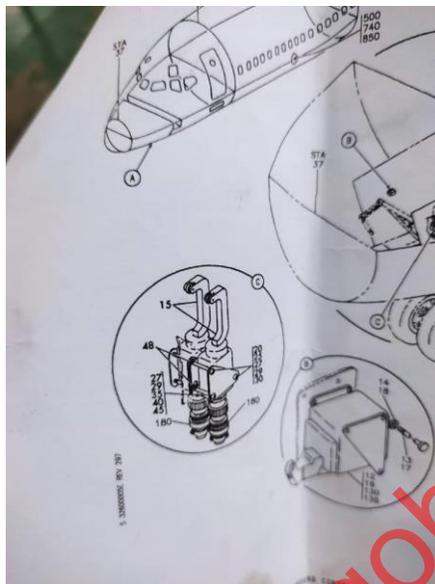


Foto 1. Grafico del manual técnico donde aparecen los interruptores indicadores de posición de tren de nariz, que establecen la condición de avión en el aire a los sistemas derecho e izquierdo de presurización y aire acondicionado.

8. Se realizó el reemplazo del interruptor por parte de la OMAC N 441. SERVITEC, y se realizaron los chequeos funcionales de los sistemas derecho e izquierdo de presurización y aire acondicionado, quedando operativos.



Foto 2. Chequeo del interruptor indicador de posición de tren de nariz, que establecen la condición de avión en el aire al sistema derecho de presurización y aire acondicionado.

9. Se elaboro cesión de custodia total de la aeronave y fue entregada al representante de SMS del explotador.



Foto 3. Chequeos funcionales de los sistemas derecho e izquierdo de presurización y aire acondicionado, una vez reemplazado el interruptor que envía la señal de posición al sistema derecho. Foto izquierda registra sistema izquierdo operativo, Foto derecha registra sistema derecho operativo

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 MPPT-JIAA-F014 correspondiente al expediente No. 075/2022, reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

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 JIA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.





CONTACTENOS:

Dirección: Av.
Francisco de Miranda,
Torre MPPT, Piso 20,
Junta Investigadora de
Accidentes 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



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

María Méndez De Santis

