

EXPEDIENTE 068 /2023

INFORME

INCIDENTE SCF - NP

MATRÍCULA: YV3499

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: DC-9-82

SERIAL: 49392

EXPLOTADOR: RUTAS AEREAS DE VENEZUELA RAV,
S.A.

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "LA
CHINITA", MARACAIBO, ESTADO ZULIA (SVMC)

FECHA: 12/11/2023

HORA: 12:13 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 068/2023

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°068/2023**. 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 12 de noviembre de 2023, a las 12:00 UTC la aeronave matrícula YV3499, fabricante: DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, modelo: DC-9-82, serial: 49392, propiedad: Rutas Aéreas De Venezuela RAV, S.A., inicio un vuelo comercial desde el Aeropuerto Internacional "La Chinita", Maracaibo, Estado Zulia (SVMC), con destino al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI), con 121 personas a bordo (un (01) Piloto, un (01) Primer Oficial, cuatro (4) Tripulantes de Cabina y ciento quince cinco (115) pasajeros), con un tiempo estimado en ruta de 00:50 horas, una autonomía de 03:00 Horas y un peso máximo al despegue de 38900kg (85759.82lbs). La aeronave durante el ascenso inicial y la retracción del tren de aterrizaje, la tripulación de mando observa la señal lumínica del tren de nariz la cual indica que el mismo no realizo la transición y aseguramiento en la bahía, por lo que inmediatamente aplican los procedimientos establecidos en el QRH, la tripulación solicito al control de aproximación autorización para retornar al aeropuerto de salida, aterrizando a las 12:15 UTC resultando los pasajeros y la tripulación ilesos y la aeronave con la falla anteriormente mencionada (scf-np/mtow 38900kg (85759.82lbs)/grupo 4 (27001 - 272000 kg).

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos turbinas ubicadas en la parte posterior de la aeronave, fabricada por DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, modelo: DC-9-82, categoría de la aeronave: TRANSPORTE. Categoría Operacional: AVIACIÓN COMERCIAL – SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO. Certificado Tipo: A6WE Revisión 30 Emitido por la FAA, 29 de Julio de 1981.





La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula (INAC) 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 Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N° 441 SERVICIOS TECNICOS AERONAUTICOS DEL ZULIA, C.A., ubicado en el Aeropuerto Internacional "La Chinita", local 003, sector zona carga, Maracaibo, Estado Zulia.

El Piloto al mando de 32 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **Vuelo Instrumental / Instrumental Flight**
- **MD80 Capitán / PIC**
- **ASTR Copiloto / SIC**

El Primer Oficial de 33 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **Vuelo Instrumental / Instrumental Flight**
- **MD80 Copiloto / SIC**

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran VMC (Condiciones meteorológicas de vuelo visual), con visibilidad ilimitada con poca nubosidad y viento en calma.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos de la tripulación:

- Licencias.
- Certificados Médicos.
- Copia de Bitácoras.
- Plan de Vuelo.
- Manifiesto de pasajeros.



2. **Se solicitó, Copias de los Documentos a Rutas Aéreas De Venezuela RAV, S.A.:**

- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.

3. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC N° 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS, C.A.,:**

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
- Control de componentes.
- Control de mantenimiento programado.
- Manuales de Mantenimiento Utilizados.

4. Se realizó inspección y fijación fotográfica de la aeronave.

5. Durante la realización del “Caza fallas” (Troubleshooting) se detectó que el Strut del tren se encontraba con niveles bajos de Nitrógeno.

6. Se procedió a realizar recarga de Aceite Hidráulico y de Nitrógeno al Strut del Tren de Nariz.

7. Se realizó prueba funcional del sistema de tren de nariz, con resultados satisfactorios.

8. Se entregó cesión de custodia total de aeronave DGOAST / 2023 / 0087.



Imagen 1: Inspección del sistema de tren de nariz de la aeronave

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023





Imagen 2: Strut del Tren de Nariz

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023



Imagen 3: Proceso de recarga de Aceite Hidráulico y Nitrógeno.

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023





Imagen 4 y 5: Prueba Funcional del Tren de Nariz (Indicaciones en Cabina de "Tren Abajo y Asegurado")

Fuente: Investigador Encargado
Año: 2023



Imagen 6 y 7: Prueba Funcional del Tren de Nariz (Indicaciones en Cabina de "Tren Arriba y Asegurado")

Fuente: Investigador Encargado
Año: 2023





Imagen 8, 9 y 10: Prueba Funcional del Tren de Nariz (Abajo y Asegurado; Transición; Arriba y Asegurado)

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2023

La Junta Investigadora de Accidentes (JIA), y en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa, pudo determinar lo siguiente:

- La pérdida de gas Nitrógeno en el strut del tren se dio a través de la válvula de carga y servicio del mismo, ya que el sistema no muestra perdidas por otros puntos, se realizó servicio a la válvula de llenado y se recargo aceite y Nitrógeno.

Por los motivos antes expuestos, mediante la siguiente información se da cierre a la investigación





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.

Caracas, 27 de noviembre de 2023

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>





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 hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

