



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 011/2021

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MC DONNELL-DOUGLAS**

MODELO: **DC-9-83 (MD83)**

MATRÍCULA: **YV3465**

EXPLOTADOR: **LASER C.A.**

LUGAR: **CALLE DE RODAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL
"SIMÓN BOLÍVAR", MAIQUETIA, EDO. LA GUAIRA (SVMI).**

FECHA: **24 DE MAYO DE 2021.**

HORA: **22:13 UTC**



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC/EXPEDIENTE N° 011/2021

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL/DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°011/2021. El único objetivo de la investigación es 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 y no la determinación de 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, **ésta información está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El 24 de mayo de 2021 a las 21:30 UTC, la aeronave matrícula YV3465, bajo explotación de Línea Aérea de Servicio Ejecutivo Regional, S.A. (LASER), inició un vuelo comercial desde la pista del Aeropuerto Internacional del Caribe "General en Jefe Santiago Mariño" (SVMG) con destino al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMII) en Maiquetía, estado La Guaira, República Bolivariana de Venezuela. A nivel de vuelo de crucero, se activó la alarma de advertencia por alta temperatura del CSD (Constant Speed Drive) del motor 1. La tripulación al mando procedió de acuerdo a los procedimientos establecidos por QRH, logrando desconectar el mecanismo, aunque esto ocurrió luego de un breve periodo de tiempo y no en forma inmediata. Luego del aterrizaje a las 22:10 en su rodaje hacia el terminal de pasajeros, se encendieron las luces de advertencia de fuego en el motor 1 activándose también las alarmas sonoras, la jefa de cabina le informó al piloto comandante de un fuerte ruido no usual en el motor 1. Al comunicarse con el control de superficie el piloto fue advertido de presencia de humo en el motor izquierdo. El piloto comandante detuvo la aeronave quedando en la calle de rodaje intersección H justo al frente de la estación de bomberos aeronáuticos. Una unidad de combate de incendios se acercó a la aeronave para rociar el motor con agua a presión, a la vez que el Piloto comandante ordenó la evacuación de acuerdo al procedimiento establecido en el manual de operaciones y en el QRH, utilizando los toboganes de las puertas delanteras. La tripulación al mando procedió de acuerdo con el QRH al apagado de los motores y sistemas de la aeronave. En el proceso el tobogán de la puerta derecha se desinfló quedando solo el de la puerta izquierda (principal). No hubo comunicación de la unidad de combate de incendios con los tripulantes de la aeronave. La evacuación se realizó y ningún pasajero o tripulante sufrió lesiones en el evento. Un pasajero discapacitado tuvo que ser desalojado por la puerta ventral trasera con la escalera de la parte posterior del fuselaje. La aeronave resultó con daños localizados en la unidad de CSD del motor.



La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbo fan, de 163 pasajeros y 06 tripulantes: piloto, copiloto y 04 auxiliares, fabricado por McDonnell Douglas, modelo DC-9-83(MD83), serial N° 49452, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A6WE, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados a ambos lados del fuselaje posterior, son Pratt & Whitney modelo JT8D-217A con un empuje máximo de 20.850 lb. El peso máximo de despegue es de 142.000 lb. La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que apoya al explotador es Laser Airlines OMAC N 475.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea y habilitación de Capitán MD80 y Vuelo Instrumental, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 34 años y experiencia de vuelo de 3.647 horas, con 530,48 horas como piloto al mando.

El Copiloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación en el tipo de aeronave MD80 como Copiloto y Vuelo Instrumental con edad de 27 años y experiencia de vuelo de 1.500 horas.

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 14 KT de dirección 80°, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se hizo reunión con la gerencia de SMS para coordinar las actividades de investigación. Se le solicitó documentación de soporte de información relacionado con el vuelo: Nota de despacho de vuelo, NOTOC, cálculo de peso y balance de la aeronave para el vuelo, manifiesto de pasajeros, plan de vuelo.
2. Se realizó entrevistas a la tripulación de mando y cabina.
3. Se realizó entrevista a los bomberos aeronáuticos.
4. Mesa de trabajo con la gerencia de mantenimiento de la empresa.
5. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación de mando, tripulación de cabina y los registros de mantenimiento de la aeronave.
6. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición de la externa de la estructura de la aeronave y motor 1 luego del incidente.
7. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición interna del motor 1 durante la inspección.



Img 1. Condición del motor 1, la flecha señala el CSD aun instalado en el motor, presentó evidencia de haber alcanzado temperaturas muy altas pero no fuego.

8. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición externa del CSD (Constant Speed Drive).



Img 2. Condición del CSD aun instalado en el motor, los recubrimientos y aislantes de los cables no sufrieron combustión

9. Se hizo fijación fotográfica del lugar donde se detuvo la aeronave: calle de rodaje intersección H al frente de los Bomberos aeronáuticos.



10. Se hizo fijación fotográfica y video de la remoción de los registradores de datos de vuelo en presencia de representantes de la empresa y del aeropuerto.



Img 3 Etiquetas de identificación de los registradores de datos de vuelo

11. Se elaboro cesión de custodia con retención de productos: registradores de voz y datos.
12. Se elaboro la Cesión de Custodia Temporal para traslado de la Aeronave a la OMAC del explotador.
13. Se descargó la data del CVR y del FDR posteriormente se analizó la información contenida en los mencionados equipos.
14. Se verificó que no hubo desarrollo de un incendio, pero si alta temperatura causada por falla del CSD el cual perdió todo el fluido de trabajo de su interior, lo cual provocó la formación de humo y de no haberse controlado hubiera desatado incendio del motor.
15. Se hizo fijación fotográfica en el panel de instrumentos del sistema de desconexión del CSD, comprobando que son similares en las otras aeronaves de la flota.
16. Durante la reunión con la gerencia de mantenimiento, se solicitaron los registros y la trazabilidad del componente que falló: CSD (Constant Speed Drive). Este componente fue removido y se realizaron fijaciones fotográficas de su condición externa.
17. Se entrego la Cesión de Custodia Total de la aeronave y de los registradores CVR y FDR al Explotador.

Próximas actividades a realizar:

1. Experticia del CSD del motor 1: el explotador enviará el componente a un taller certificado a fin de realizar la experticia y determinar la causa raíz del suceso con el fin de emitir las medidas preventivas.



La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, emite las siguientes Medidas Preventivas:

Al Explotador Laser C.A:

1. Revisar en el manual de operaciones, en los procedimientos de emergencia en tierra las comunicaciones de la tripulación al mando desde la cabina de mando con el personal de bomberos a bordo de las unidades de combate de incendio, debido a que desde la cabina en el MD-83 no es posible visualizar la condición real de los motores, de manera que si no hay fuego o la contingencia se controla rápidamente puedan recomendar los bomberos al piloto comandante realizar un desalojo de la aeronave sin necesidad de hacer uso de toboganes inflables. Eso fue lo que se realizó finalmente cuando un pasajero discapacitado desalojó la aeronave haciendo uso de la escalera ventral trasera.
2. Revisar en la programación de mantenimiento de las aeronaves, la clasificación de mantenimiento "on condition" para el CSD, ya que se observa que la falla de este componente compromete seriamente la seguridad operacional, pudiendo entonces clasificarse como "hard time" o tiempo horario más tiempo calendario para prevenir la falla del mismo durante su operación.

De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario JIAAC/NAI 011/2021, reportando al sistema "ADREP" y a 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 el Estado de fabricación a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa para la Seguridad del Transporte. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs). Extractos de esta información pueden ser publicados sin un permiso específico de la DGST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 6 de junio de 2021