

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 049/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**

MODELO: **MD – 83 (DC – 9 – 83)**

MATRÍCULA: **YV3465**

EXPLOTADOR: **LÍNEA AEREA DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL
(LASER) C.A.**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMON BOLIVAR” DE
MAIQUETIA, ESTADO LA GUAIRA**

FECHA: **21 DE AGOSTO DE 2022.**

HORA: **16:34 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 049/2022

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° **049/2022**, 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 21 de agosto de 2022 a las 16:29 UTC, la aeronave matrícula YV3465, fabricante: MCDONNELL DOUGLAS CO, Modelo: MD – 83 (DC-9-83), Serial: 49452, propiedad de LINEA AEREA DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL (LASER) C.A., Inicio la carrera del despegue con plan de vuelo desde la pista del Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar”, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI), con destino al Aeropuerto Internacional “José Tadeo Monagas”, ubicado en Maturín, Estado Monagas (SVMT), con ciento una (101) personas a bordo (piloto, copiloto, tres (3) auxiliares de abordaje, Tres (4) otro tripulante y noventa y nueve (92) pasajeros), 00:45 hrs en ruta, con un nivel de vuelo de FL270 (27000 pies); Durante la carrera de despegue se observan indicaciones erróneas del N1, N2 Y EGT en el motor derecho, por lo que la tripulación de mando tomo la decisión de abortar la carrera del despegue desalojando la pista sin novedad y se dirigió a la plataforma para desembarcar a los pasajeros.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, fabricado por McDonnell Douglas Aerospace Company, modelo MD-83 (DC-9-83), serial N° 49452, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A6WE Revisión 30 de fecha 25 de marzo de 2014, con tren de aterrizaje tipo

triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados uno en el lado derecho y otro en el lado izquierda de la cono de cola, son PRATT & WHITNEY modelo JT8D-219 con un empuje máximo de 16.000 lb.

El peso máximo de despegue es de 117.000 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 OMAC N°475 LASER AIRLINES, C.A.

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; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La OMAC N°475 LASER AIRLINES, C.A. ubicada en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", Hangar de LASER AIRLINES. Maiquetía, Estado Vargas.

El piloto con 52 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/ Instrument Flight
- MD80 Capitán/ PIC

El copiloto con 40 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/ Instrument Flight
- Monomotores Terrestres/Single Engine Land (C172)
- MD80 Copiloto / SIC

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 0 KT, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del suceso.
- Se solicitaron los registros de mantenimiento.
- Se solicitó la documentación de la tripulación:
Cedula de identidad, licencia del personal aeronáutico con habilitaciones, certificado médico, Bitácora de vuelo.
- Entrevista a la tripulación.
- Documentos del explotador.
- Certificado de matrícula y Aeronavegabilidad.
- Certificado de conformidad de mantenimiento.
- Certificado de homologación acústica.
- Fijación fotográfica.
- Mesa de trabajo con el personal de mantenimiento.
- La **JIAAC** estuvo presente mientras la OMAC N°475 LASER AIRLINES, C.A., se trasladó al lugar del suceso (SVMI) para realizar las experticias y análisis preliminares correspondientes a la aeronave.
- Durante la inspección de la Turbina Derecha se detectó una fuga en la Línea Hidráulica PT7.



Imagen 1. Turbina Derecha



Imagen 2. Línea Hidráulica PT7

- La OMAC N°475 LASER AIRLINES, C.A. realiza un cambio de pieza Línea Hidráulica PT7 según AMM 20-12-01 pág. 205, en presencia de los Inspectores de Aeronavegabilidad del INAC y el Investigador Encargado.



Imagen 3.
Línea
Hidráulica
Ya
Reemplazada

- El personal de mantenimiento de la aerolínea y en presencia de los inspectores de aeronavegabilidad y el investigador encargado, realizan prueba del sistema propulsor derecho (RH) estando el mismo dentro de los parámetros de acuerdo con el AMM 71-00-00 pág. 506.

LASER Airlines
Compañía en vuelo

Corrida De Motores JT8D-200 Series

| Aeronave | Motor Modelo | Serial | Posición | Performance de Ajuste | Fecha |
|----------|--------------|--------|----------|-----------------------|-------|
| N 2465 | JT8D-217C | | 2 | | |

| Presión Ambiente | Temp Ambiente | EGT Max Encendido Motor N° 1 | EGT Max Encendido Motor N° 2 |
|------------------|---------------|------------------------------|------------------------------|
| 1011 | 28 | | |

Registro de Parámetros

| Parámetros | Mínimo Antes de Ajuste | | Part Power | | Approach Idle | | Take off Power | | Mínimo Después Del Ajuste | |
|----------------|------------------------|---------|------------|---------|---------------|---------|----------------|---------|---------------------------|---------|
| | Motor 1 | Motor 2 | Motor 1 | Motor 2 | Motor 1 | Motor 2 | Motor 1 | Motor 2 | Motor 1 | Motor 2 |
| EPR | | | | | | | | 1.95 | | |
| N1 (%) | | | | | | | | 93 | | |
| EGT (°C) | | | | | | | | 570 | | |
| N2 (%) | | | | | | | | 95.5 | | |
| FF (PPH) | | | | | | | | 21.00 | | |
| Oil Pres (psi) | | | | | | | | 50 | | |
| Oil Temp (°C) | | | | | | | | 92 | | |

| Bleed Valve Open % N1 | | Bleed Valve Closed % N1 | |
|-----------------------|---------|-------------------------|---------|
| Motor 1 | Motor 2 | Motor 1 | Motor 2 |
| | | | |

Cheques De Condiciones Adicionales

| Parámetros | Motor 1 | Motor 2 | Motor 1 | Motor 2 | Motor 1 | Motor 2 |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | EPR | 1.40 | 1.40 | 1.65 | 1.65 | 1.80 |
| N1 (%) | | 73 | | 82.5 | | |
| EGT (°C) | | 430 | | 520 | | |
| N2 (%) | | 86 | | 91 | | |
| FF (PPH) | | 5.000 | | 7.300 | | |
| Oil Pres (psi) | | 48 | | 50 | | |
| Oil Temp (°C) | | 102 | | 98 | | |

Nota: Verificar si durante el chequeo de estas condiciones, existe alguna diferencia de aceleradores.

NOMBRE, FIRMA, LICENCIA (TÉCNICO) NOMBRE, FIRMA, LICENCIA (INSPECTOR)

Imagen 4.
Resultado de la
Corrida de
motor.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental.

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 049/2022, 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: Estados Unidos de Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

NTSB, en la condición de Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave y 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.

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, 5 de septiembre de 2022