

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 065/2022

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MC DONELL DOUGLAS**

MODELO: **DC-9-82**

MATRÍCULA: **YV 3145**

EXPLOTADOR: **LASER**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMON BOLIVAR” DE
MAIQUETIA, EDO. VARGAS**

FECHA: **31 DE OCTUBRE DE 2022**

HORA: **16:20 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 065/2022

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES 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°065/2022**. 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, **esta 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 día **31 de Octubre de 2022**, siendo las **16:15 UTC** la Aeronave de **Matrícula YV3475** fabricada por **DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY**, **Modelo: MD-80** y **Serial: 49565**, bajo explotación de la empresa **LASER** realiza el vuelo 9934, despegó desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" DE MAIQUETÍA (SVMI)**, ubicado en el **ESTADO LA GUAIRA** con destino al **AEROPUERTO INTERNACIONAL "LAS AMÉRICAS" (MDSO)** ubicado en **REPÚBLICA DOMINICANA**, con 30.500 Libras de combustible equivalente a 3:30 Horas de autonomía y noventa y siete (97) personas a bordo (entre tripulación y pasajeros) con un nivel de vuelo de **FL320 (32.000Ft)** y un peso máximo de despegue de **149.500 Lb**.

A las **16:45 UTC** el **YV3475** en **fase de ascenso** y llegando al nivel de vuelo de **FL250 (25.000pies)** y encontrándose a unas 25 NM(Millas náuticas) de la FIR (**Región de Información de Vuelo**) entre **Venezuela y Curazao**, se desconecta el **autopilot** (piloto automático) y el **auto trotters- automatic power control** (control de potencia automática), inmediatamente el **Piloto y el Primer Oficial** observan el **Flight Control Panel (Panel De Control De Vuelo)** y se percatan, que esa desconexión se generó porque **la luz del indicador del Generador Izquierdo estaba encendida**, lo que **indicaba que se salió de línea**. Luego, el Piloto procede a pasar a **control manual la aeronave**, para **continuar el mismo perfil de ascenso**; **conecto autopilot (piloto automático) y el auto trotter**, los cuales funcionaron correctamente debido a que el generador derecho asume la carga del sistema izquierdo.

Luego, el **Primer Oficial** chequea el **Manual de Referencia Rápida (QRH)** en inglés **Quick Reference Handbook** con el objetivo de aplicar el procedimiento ante **"falta por luz del Generador"**. De acuerdo a lo establecido para la falla del Generador; se realizó un reset, lo coloca en posición off y verifica las cargas, en ese momento, observan que las cargas estaban cero.

En consecuencia activan el **APU (Unidad Auxiliar De Poder)**, coloca en línea el sistema izquierdo, y continuaron su ascenso nivelando con **FL320 (FLIGHT LEVEL 32.000 PIES)** transcurrido aproximadamente unos dos minutos el APU dio falla y observan el panel superior y ven la luz **"APU FAUL"** que indica que hay falla en el **APU**, el Piloto al mando, le indica al Primer oficial que hay fallas de dos generadores y que solo contaban con el generador derecho, por lo que deciden retornar al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de **Maiquetía**, inmediatamente el Primer Oficial, procede a notificar al Centro de **Control De Área (ACC)**, de **Maiquetía**, **que cancelaban el plan de vuelo con destino a la República Dominicana y que retornaban** al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar por la falla que presentaba la aeronave, a las 17:00 UTC, aterriza sin novedad, resultando los ocupantes ilesos y la aeronave sin daños de importancia.



Figura 1 Ruta desde (SVMI) HASTA (MDSO)

Fuente: Google Maps. Año: 2022

La aeronave YV3145 es fabricada por **Douglas Aircraft Company**, **Modelo: DC-9-82**, **Serial: 49565**, Categoría Operacional Permitida: **Aviación Comercial Servicio Público De Transporte Aéreo** y de Clasificación: **Estándar**. El Certificado Tipo: **A6WE** emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América. La misma, tiene una Capacidad de carga: **35,5 m³ (volumen)**, Longitud: **45,1 m (148 ft)**. Envergadura: **32,8 m (107,6 ft)**, Altura: **9,1 m (29,7 ft)**, Peso vacío: **35 400 kg (78 021,6 lb)**, Peso máximo al despegue: **67 812 kg (149 457,6 lb)**, Empuje normal: **89 kN (9072 kgf; 20 000 lbf)** de empuje cada uno, Velocidad crucero (Vc): **811 km/h (504 MPH; 438 Kt)** y el Alcance: **3798 km (2051 nmi; 2360 mi)**. Con respecto al tren de aterrizaje es de tipo **retráctil**. Por otro lado, tiene dos **motores a propulsión de Turbo hélice**, marca: **PRATT & WHINEY**. Modelo: **TURBO FAN JT8D-217D/219 (LH)** Serial: **P725566D** con 58.828,38 Horas/ **JT8D-217D/219 (RH)**, Serial **P716751D** CON 48.740,32 Horas.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba Aeronavegable, según su **Certificado De Aeronavegabilidad N° 014089** emitido el 09/06/2021 Y **Certificado de Matricula N° 006068** vigentes emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; la póliza de seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del accidente. La aeronave mantenía la configuración interior original y para el momento del suceso. **Licencia de Estación de radio de la Aeronave: Vigente**. **Certificado de Homologación acústica N° HA/1269**.



Figura 2. Aeronave YV3145
Fuente: LASER, C.A. Año: 2022

La Organización De Mantenimiento Aeronáutico Civil (OMAC) que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave es la OMAC-N: 475. **LINEA AEREA DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL, C.A "LASER, C.A"** ubicados en **Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar"** de Maiquetía, Estado La Guaira. De acuerdo a la lista de capacidad certificada por el INAC N°475, está limitada al **mantenimiento preventivo y mantenimiento (Excluyendo reacondicionamiento, reparación mayor y alteración)**. Autorizado a realizar **mantenimiento preventivo de los motores y hélices instaladas en las aeronaves descritas, según la literatura técnica actualizada del fabricante.**

El piloto poseía **certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Transporte de Línea Aérea-Avión con habilitaciones vigentes en Vuelo Instrumental Flight y MD80 Capitán/PIC expedidas el 06/Abr/2023** y emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional, vigente. Con **35 años de edad y una experiencia de vuelo tiene 13.000 horas totales, 5000 horas como piloto al mando y 800 Horas en el tipo de aeronave del suceso.** Su último recurrente en MD80 tuvo una duración (8 horas-septiembre 2018) y Simulador MD 80(36Horas- marzo del 2018).

El Primer Oficial poseía **certificación médica y licencia aeronáutica de Piloto Comercial-Avión y habilitaciones en Vuelo Instrumental Flight, Monomotores Terrestres (C206), Multimotores Terrestres (BE58), C550 Copiloto y MD80 Copiloto/SIC expedidas el 05/May/2023** emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente. Con **31 años de edad y de acuerdo a su experiencia de vuelo tiene 3.320,5 horas totales, con 2900 horas como piloto al mando y 180 Horas en el tipo de aeronave del suceso aproximadamente.**

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Registro del Suceso.
2. Notificación del Accidente a los Estados (**Expediente: N°065/2022**) el día **31/10/2022**.
3. Se realizó entrevista al Piloto y Primer Oficial.
4. Registro fotográfico (360° de la aeronave), y fijación fotográfica de los componentes inspeccionados.
5. Inspección de la aeronave.
6. Se solicitó copias de los siguientes Documentos (Piloto y al Primer Oficial):
 - Cedula de identidad (Piloto y al Primer Oficial).
 - Licencia del personal aeronáutico con habilitaciones (Piloto y al Primer Oficial).
 - Certificado médico (Piloto y al Primer Oficial).
 - Se solicitó copia de la Bitácora de vuelo del Piloto y del Copiloto.
 - Plan de Vuelo.
 - Manifiesto de Pasajeros.
7. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador MD-9-82 YV3145:**
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de Homologación Acústica.
 - Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
 - Factura de suministro de combustible.
8. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC N°475:**
 - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
 - Lista de capacidades aprobada de la OMAC
 - Manual de procedimientos de la OMAC.
 - Control de Componentes.
 - Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
 - Informe de OMAC N°475 y de la Gerencia de SMS.

9. **Se entregó Cesión de Custodia Total N° DGOAST/2022/N°076**

Inspección y Certificación de Mantenimiento de la Aeronave YV3145:

Durante el proceso de investigación se pudo constatar que el día 29/10/2022, luego del vuelo 9963 se atendieron los reportes de los slip 34482-C, 34483-C. donde se encontró la discrepancia que la luz de **Gen (Generador) "L" estaba en Off**. Dos días antes de la falla presentada **Acción Correctiva:** Se reemplazó el generador del Motor izquierdo, se chequeo con máxima carga con resultados satisfactorios de acuerdo al Manual AMM Cap. 24-20-01, Figura. 401y el GCU respectivamente.

Se difiere el APU de acuerdo MM Pag.2 49-01 ITEM 49-1



Figura 5. APU Del Motor Izquierdo instalado el 31/10/2022

Fuente: Gerencia de SMS de LASER, C.A. **Año:** 2022

La investigación actualmente se encuentra en el **proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para la 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/065/2022**, 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 Norte América.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

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

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) 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, 04 de Noviembre de 2022.