

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 062/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **MCDONNELL DOUGLAS**
MODELO: **MD – 83 (DC – 9 – 83)**
MATRÍCULA: **YV3465**
EXPLOTADOR: **LINEA AEREA DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL
(LASER) C.A.**
LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMON BOLIVAR” DE
MAIQUETIA, ESTADO LA GUAIRA**
FECHA: **12 DE OCTUBRE DE 2022.**
HORA: **16:34 UTC**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 062/2022

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 E INCIDENTES 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° **062/2022**, 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 12 de octubre de 2022, 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., con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar”, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI), con destino Aeropuerto Internacional “de Las Américas”, ubicado en Santo Domingo, República Dominicana (MSDS), con ciento tres (103) personas a bordo (piloto, copiloto, cuatro (4) auxiliares de abordaje, Tres (3) otro tripulante y noventa y cuatro (94) pasajeros), Despegó a las 15:45 (UTC), luego del despegue y durante el ascenso inicial el Cap. al mando realiza una acción evasiva para evitar un impacto con una bandada de aves, en ese momento la tripulación de cabina detecta un fuerte ruido bajo el piso de la puerta delantera izquierda, la jefe de cabina procede de inmediato a informar de esta situación a la tripulación de mando; el Cap. y el Copiloto observan en los instrumentos que la cabina no estaba presurizando, al no tener ninguna advertencia (luz en el panel) con indicaciones de puerta/compartimiento abierto, pero si tienen la luz de **(FLOW)** realizan el procedimiento establecido en el QRH **(FLOW LIGHT ILLUMINATED)** y notifican a los Servicios de Tránsito Aéreo su decisión de retornar al Aeropuerto de salida **(SVMI)**, solicitando hacer circuitos de espera al

Norte de la estación para bajar peso por consumo de combustible, la aeronave aterrizó a las 16:30 **(UTC)** con los pasajeros ilesos y la aeronave sin daños.

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 izquierdo 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 La Guaira.

El piloto con 47 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 42 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 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.
- Solicitud de la documentación completa del piloto al mando y copiloto.
- Solicitud de la documentación de la tripulación de cabina
- Solicitud de la documentación del técnico de plataforma.
- Reporte de mantenimiento.
- Entrevista a la tripulación.
- Documentos del explotador.
- Certificado de matrícula.
- Certificado de conformidad de mantenimiento.
- Certificado de homologación acústica.
- 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 correspondientes a la aeronave.
- Al arribar la aeronave se detectó la compuerta de la escalera principal en la puerta delantera izquierda (puerta principal) no se encontraba completamente cerrada y la palanca aseguradora se encontraba en posición de abierto (Imagen 1 y 2).



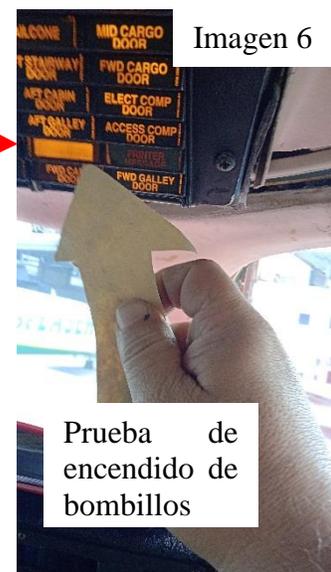
- Como este compartimiento es presurizado y que **comunica con el de electrónicos**, se aseguró la compuerta y se realizó una prueba de presión para determinar si habían otros puntos de fuga de presión además de la compuerta mal cerrada, dando como resultado que el único punto de fuga de presión ubicado se encontraba en la compuerta antes mencionada (Imagen 3 y 4).



- Durante la inspección del sistema se detectaron Tres (3) No Conformidades:
 - La Indicación Lumínica en el tablero de la Cabina de Mando (Cockpit) **NO ENCIENDE** cuando la compuerta está abierta (Imagen 5 y 6).



Ubicación de la Indicación Lumínica en el tablero de la Cabina de Mando



- La Indicación Lumínica en el Panel de Control Delantero de la Tripulación de Cabina **NO ENCIENDE** cuando la compuerta está abierta (Imagen 7 y 8).

Imagen 7



Condiciones Operativas Actuales

Ubicación de la Indicación Lumínica en Panel de Control Delantera de la Tripulación de Cabina

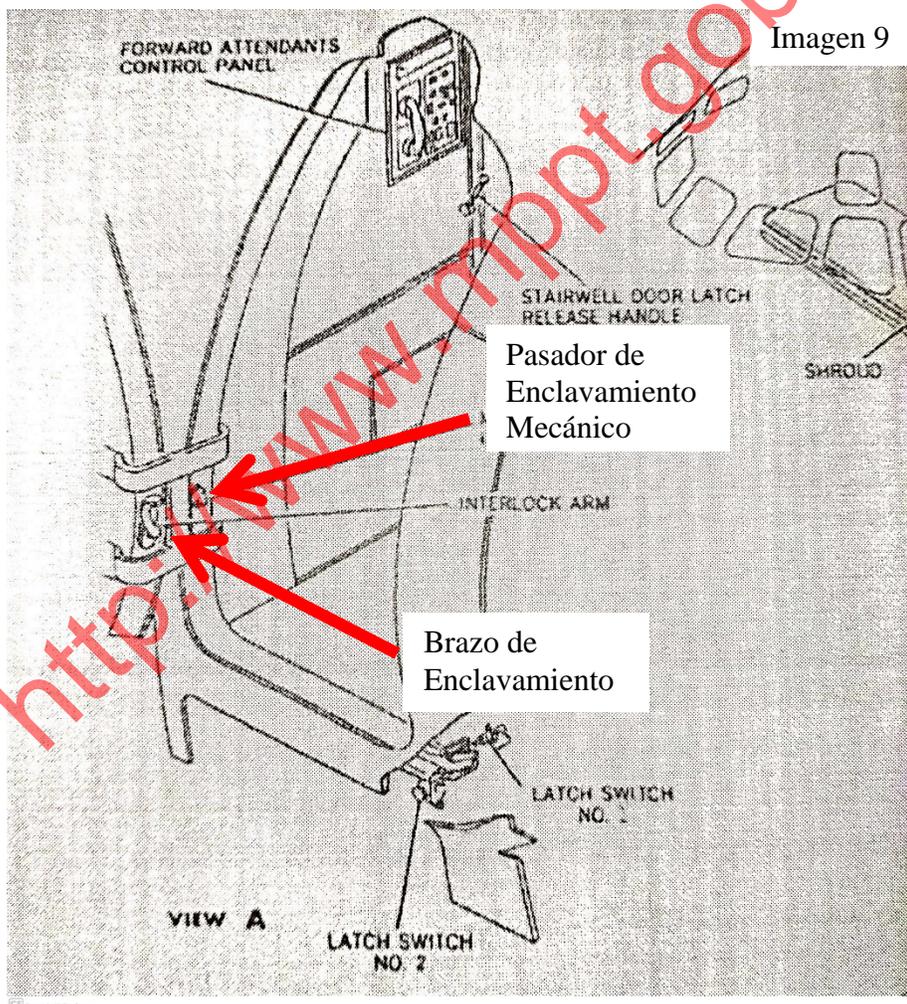
Imagen 8



Prueba de encendido de bombillos

- o El sistema de bloqueo de operación de la compuerta con la puerta cerrada **NO** está funcionando (Imagen 9 Y 10)

Imagen 9



Pasador de Enclavamiento Mecánico

Brazo de Enclavamiento



MEDIDAS PREVENTIVAS:

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

A LA LINEA AEREA DE SERVICIOS REGIONALES, C.A. (LASER):

- Deben activar los sistemas de indicación lumínica, tanto en el tablero de la Cabina de Mando (Cockpit) y en el Panel de Control Delantero de la Tripulación de Cabina, de esa manera la tripulación estar informada del malfuncionamiento del compartimiento y proceder a corregirlo.
- Se debe colocar el Brazo de enclavamiento de acuerdo a lo establecido en el manual del fabricante, de esta manera se puede evitar la desactivación de los ganchos de aseguramiento de la compuerta, previniendo una operación insegura que puede crear un accidente.

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 062/2022, 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, 19 de octubre de 2022