

EXPEDIENTE 077/2022

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN
SCF-NP: FALLA DE SISTEMA NO-MOTOR

MATRÍCULA: YV480T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS AIRCRAFT CO.

MODELO: DC-9-81

SERIAL: 53043

EXPLOTADOR: LASER C.A.

LUGAR: EN FASE DE DESPEGUE DURANTE EL
RECORRIDO DE ACCELERACIÓN SVMI-SVMG.

FECHA: 21/12/22

HORA: 22:42 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN **JIAAC EXPEDIENTE N° 077/2022**

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°077/2022**. 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.**

RELATO DEL SUCESO (Información factual)

El 21 de diciembre de 2022, la aeronave matrícula YV480T fabricado por McDonnell Douglas, modelo DC-9-81 (MD81), serial N° 53043, categoría transporte, bajo explotación de Línea Aérea de Servicio Ejecutivo Regional C.A. (LASER), inició el vuelo comercial LER906 desde la pista del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI) en Maiquetía, Estado La Guaira, con destino al Aeropuerto Internacional "Santiago Mariño" (SVMG) ubicado en El Yaque, Estado Nueva Esparta, República Bolivariana de Venezuela. Inició el recorrido de despegue por la pista 09 a las 22:42 UTC con 152 personas a bordo y 40.000 lbs de combustible y durante el recorrido de aceleración, se detuvo la aguja del instrumento indicador de EPR del motor izquierdo en el valor 1.4, el piloto al mando decidió suspender el despegue y solicitar retorno a la plataforma del terminal, a donde se traslado sin otra novedad, resultando los ocupantes ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave fabricada McDonnell Douglas, modelo modelo DC-9-81 (MD83), categoría: Aviación Comercial- Servicio Público de Transporte Aéreo. Certificado Tipo: A6WE emitido por FAA. 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. La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave, fue la OMAC N 475 Laser Airlines.

El piloto al mando de 49 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea-Avión con fecha de expedición 09/01/2005 y emitidas por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Capitán MD80, Vuelo Instrumental y Nivel Lingüístico 4, con 7.800 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 10.190 horas totales.

El copiloto de 54 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial-Avión con fecha de expedición 28/10/1992 y emitidas por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Copiloto MD80, Vuelo Instrumental y Nivel Lingüístico 4, con 1.600 horas como copiloto en el modelo involucrado en el suceso y 3.800 horas totales.

Las condiciones meteorológicas en SVMI al momento del suceso eran viento de 6 kn de 50°, visibilidad ilimitada y poca nubosidad.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se le solicitó documentación de soporte de información relacionada con el vuelo: plan de vuelo, cálculo de peso y balance de la aeronave para el vuelo, manifiesto de pasajeros, plan de vuelo.
2. Se realizaron entrevistas a la tripulación de mando.
3. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación de mando y los registros de mantenimiento de la aeronave.
4. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica, de la condición del motor izquierdo (motor 1).
5. Se realizó corrida de potencia en tierra del motor 1 verificando que los parámetros de funcionamiento estaban dentro de los límites normales, el indicador de EPR funcionaba también correctamente. Se realizó una corrida de potencia del motor 1 con el sistema de aceleración automático conectado y también se observaron valores dentro de los límites normales. Se verificó que la tubería que hace la toma de presión de gases en la salida de la turbina del motor Pt₇, no presentaba fugas.
6. Se realizó corrida de potencia en tierra del motor 2 verificando que los parámetros de funcionamiento estaban dentro de los límites normales, el indicador de EPR funcionaba también correctamente, Se realizó una corrida de potencia del motor 2 con el sistema de aceleración automático conectado y también se observaron valores dentro de los límites normales.
7. Se entregó la cesión de custodia total de la aeronave al representante de SMS del explotador.





Foto 1 y 2. Corrida de potencia en tierra del motor 1 a la izquierda, corrida de potencia en tierra del motor 2 a la derecha. Ambos motores presentaron parámetros dentro de límites normales.

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 AEROLINEA LASER C.A.

1. A las tripulaciones mantener su atención acerca de funcionamientos anormales de los motores durante el vuelo con énfasis en el recorrido de aceleración.
2. A la OMAC hacer la consulta de la falla observada al fabricante de la aeronave.

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 del formulario MPPT-JIAA-F014 correspondiente al expediente No. 077/2022, reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

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, 10 de enero de 2023





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

María Méndez De Santis