

# INFORME PROVISIONAL

## INCIDENTE GRAVE SCF-NP

**MATRÍCULA:** YV2945

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** Douglas Aircraft Company

**MODELO:** DC-9-82

**SERIAL:** 49564

**EXPLOTADOR:** LASER, C.A

**LUGAR:** En ruta SVMI- MDSD

**FECHA:** 12/01/2022

**HORA:** 13:55 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL  
DE VENEZUELA**

## INFORME PROVISIONAL DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°002/2022

El presente informe provisional 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°.002/2022**. 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 12 de enero de 2022, siendo las 13:53 UTC, la aeronave matrícula **YV2945**, fabricante: **DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **DC-9-82**, serial: **49564**, propiedad: **LÍNEAS AÉREAS DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL (LASER), C.A** con plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR"(SVMI)** ubicado en **MAIQUETIA, ESTADO LA GUAIRA** hacia el **AEROPUERTO INTERNACIONAL LAS AMÉRICAS, SANTO DOMINGO, REPÚBLICA DOMINICANA (MDSO)**, inició la carrera de despegue con ciento cinco (111) personas a bordo (Piloto, copiloto y cuatro (04) tripulantes de cabina) y ciento cinco (105) pasajeros pasajeros, con un tiempo estimado en ruta de una hora veinte minutos(1,20min), 30.500 libras de combustible y 4,30 horas de autonomía.

A las 13:53 UTC, durante fase de despegue del YV2945, el piloto observa luego de haber superado la velocidad de decisión (V1) que se enciende la luz del generador izquierdo (*L. Gen Off*), falla que indicaba que dicho generador no estaba distribuyendo corriente a la aeronave; El Cap al mando inmediatamente, procedió aplicar el manual de referencia rápida, lista de verificación y procedimientos ante fallas (*L. Gen Off*) (**Quick Reference Handbook-QRH**) para tratar de solventar la irregularidad, pero esta se presentó con mayor intensidad a 17 millas fuera de (SVMI), pasando los 6.000 pies en ascenso generando así que varios instrumentos del Capitán dejaran de funcionar. El Capitán del YV2945, solicita retornar al Servicio de Control de Aproximación de Maiquetía (APP-SVMI). A las 14:03 UTC aterriza en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR" (SVMI)**, sin novedad, con sus ocupantes ilesos y la aeronave con la falla descrita anteriormente. (SCF-NP).

La aeronave fabricada por **DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **DC-9-82**, categoría de la Aeronave: **Transporte**. Categoría Operacional: **Aviación Comercial– Servicio Público de Transporte Aéreo**, Certificado Tipo: **Nº A6WE**, Revisión **30 BOEING**, emitido por la **FAA**, **Federal Aviation Regulations** de fecha **25 de marzo de 2014**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente (**Nº de Control 014189**) emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, fabricación y diseño EEUU con una capacidad de 266 pasajeros 1 clase: 172; 2 clases: 152; 3 clases: Sin variación, sus dos motores Turbofan ubicados uno en el ala derecha y otro en el ala izquierda, son Pratt and Whitney modelo JT8D-217A/C con un empuje máximo de 20.850 lb. Envergadura 32,8 m (107,6 ft), peso máximo de despegue 63.503 kg (139 960,6 lb). La aeronave es de uso comercial para transporte de carga.

La **Organización De Mantenimiento De Aeronáutica Civil (OMAC)** que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N 475. LÍNEAS AÉREAS DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL (LASER), C.A.** ubicada en el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR"**, **HANGAR DE LASER AIRLINES, MAIQUETÍA, ESTADO VARGAS**.

El piloto al mando con 38 años de edad, poseía certificación médica y licencia de piloto transporte de línea aérea– avión comercial, instructor de vuelo instrumental simulado, vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: vuelo instrumental Capitán MD80 y 1.641 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 4.609 horas totales.

El copiloto al mando con 58 años de edad poseía certificación médica y licencia de piloto comercial – avión, emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: vuelo instrumental, copiloto MD80.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitadas y en general buen tiempo a lo largo del día en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI).

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- **Notificación del suceso.**
- Se realizó entrevista y llenado de formato de entrevista para Piloto.
- **Se obtuvo la siguiente documentación de la tripulación involucrada en el suceso (Piloto y Copiloto):**
  - ✓ Cédula de Identidad.
  - ✓ Licencias
  - ✓ Certificados médicos.
  - ✓ Recurrentes y simuladores.
  - ✓ Copia de las Bitácoras.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación por parte del Explotador o propietario de la aeronave YV2945:**
  - ✓ Certificado de Matrícula.
  - ✓ Certificado de Aeronavegabilidad.
  - ✓ Certificado de Explotador.
  - ✓ Licencia de Radio frecuencia.
  - ✓ Certificado de Homologación Acústica.
  - ✓ Póliza de Seguros.
- **Se obtuvo la siguiente Documentación de la OMAC N°475: LÍNEAS AÉREAS DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL (LASER), C.A.**
  - ✓ **Certificado de OMAC**
  - ✓ **Lista de capacidades.**
  - ✓ **Documentación de mantenimiento de la Aeronave YV2945:**
    - Control de directivas de aeronavegabilidad.
    - Control del cumplimiento de mantenimiento programado.
    - Control de componentes.
    - Orden de mantenimiento.
    - Reportes del mal funcionamiento de fallas operacionales de la aeronave acciones correctivas aplicadas.
    - Certificado de conformidad de mantenimiento.

Durante la inspección para validación de las acciones correctivas de mantenimiento, en referencia al reporte "Falla del Generador Izquierdo", durante la carrera de despegue. Se realizaron las siguientes actividades: por lo cual realizaron los siguientes procedimientos:

1. Caza falla del sistema eléctrico, en generador Izquierdo. Según manual de mantenimiento 24-20-00, Revisión 10 de Octubre del 2022.
2. Se evidenció un cable roto en el aislante causando corto circuito al rosar la estructura (Canon Plug P18-03).
3. Se repasó la falta de protección del cable K 12 a 16, según Manual de mantenimiento 20-50-01 pág. 202.
4. Se realizó chequeo de funcionamiento de sistema generador # 1 y 2 operando satisfactoriamente.
5. Se aseguró conjunto de cables (Canon Plug en los alrededores de Pylon izquierdo).
6. Conjuntamente se realizó inspección visual y corrección de aseguramiento de cables en Pylon derecho.

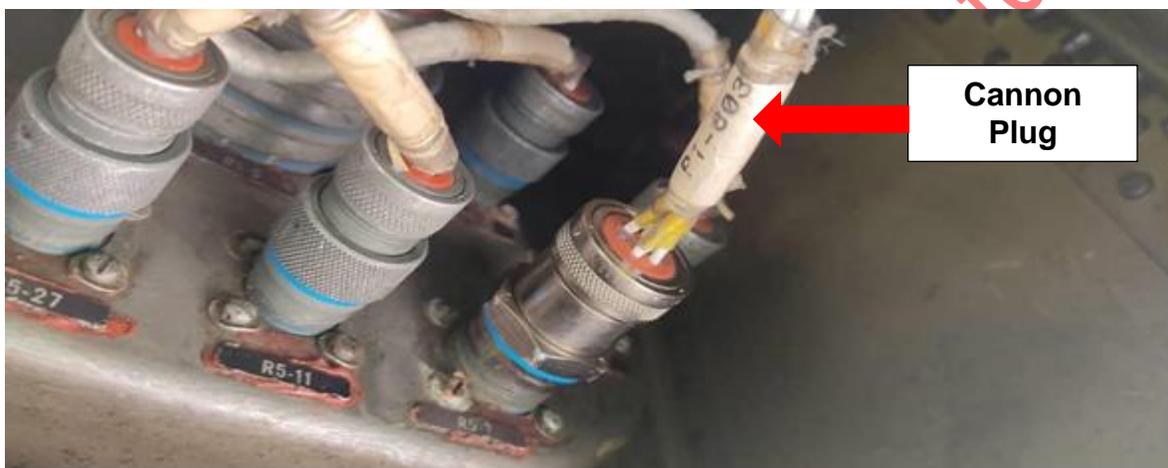


Figura 1. Canon Plug.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022

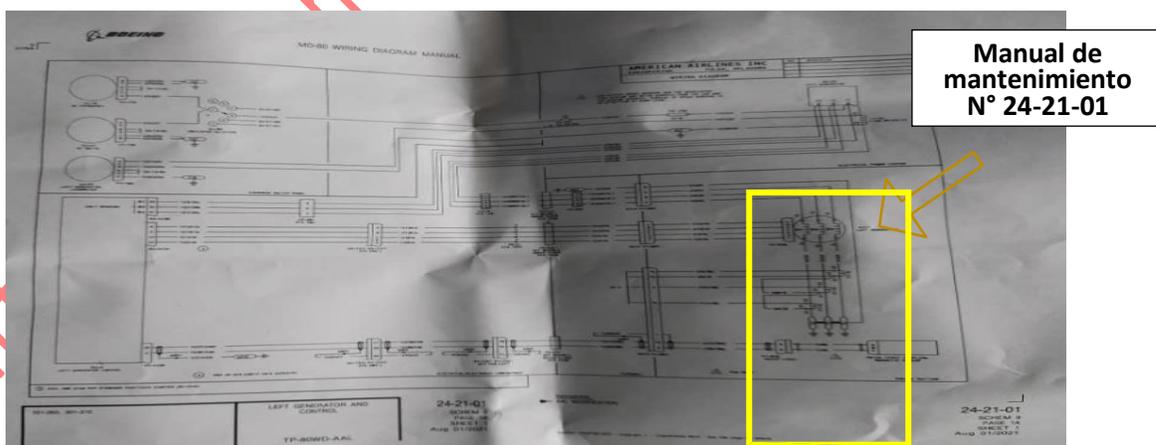
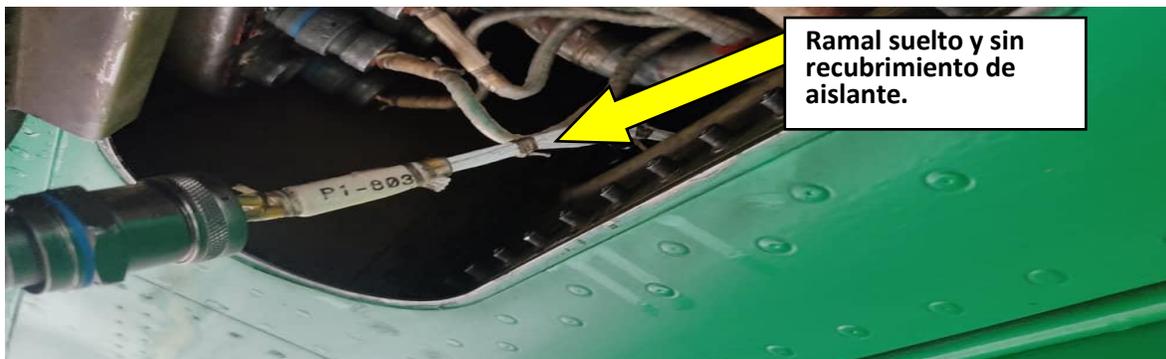


Figura 2. Manual de mantenimiento N° 24-21-01

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022



**Figura 3.** Ramal suelto y sin recubrimiento de aislante  
.Fuente: Investigador Encargado. Año: 2022

De acuerdo a las acciones correctivas recomendadas por la JIAAC el 24 /01/22 en caso (002/2022), LASER, realizó mantenimiento preventivo de fecha 12/10/2022 según reporte N°32473 de acuerdo a lo establecido en el manual de procedimiento de los ramales y puntos de fijación de todo el sistema eléctrico de la aeronave N° 24-20-00, Categoría "A" tabla 102, ítem #6, página 103, se reparó y aisló la línea eléctrica del campo del generador izquierdo (X12A16) Plug P18-03, referente al AMM 2060-01 página 202, se chequeó el sistema eléctrico de acuerdo al AMM 24-20-01 pagina 01, proceso normal.

**Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación del caso.**

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 12 de Enero del 2023

CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de Miranda, Torre MPPT, Piso 20, Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte, 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](mailto:jiaave@gmail.com)



“El investigador 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