

EXPEDIENTE 046 /2023

# INFORME

**INCIDENTE  
SCF - NP**



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES**

**MATRÍCULA:** YV2923

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** DOUGLAS AIRCRAFT  
COMPANY

**MODELO:** DC-9-82 (MD82)

**SERIAL:** 49563

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

**LUGAR:** AEROPUERTO INTERNACIONAL "LA CHINITA"  
MARACAIBO, ESTADO ZULIA

**FECHA:** 17/08/2023

**HORA:** 20:33 UTC

## INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 046/2023

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°046/2023**. 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 17 de agosto de 2023, la aeronave matrícula YV2923, fabricante: DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY modelo: DC-9-82 (MD82), serial: 49563, propiedad de: LINEA AEREA DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL, C.A. (LASER), con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional "La Chinita" Ubicado en Maracaibo, Estado Zulia (SVMC) hacia el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI) ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira, con 116 personas a bordo (un (01) Piloto, un (01) Copiloto, cinco (05) tripulantes y ciento nueve (109) pasajeros), un tiempo estimado de ruta de 0:47 Horas, una autonomía de 03:30 Horas y un peso máximo al despegue de 67.812 kg. Durante el ascenso inicial de la aeronave, el indicador de altura de cabina tiene la indicación de 10.000 pies (FL100), siendo este diferencial a la altura de la aeronave, seguidamente, se encendió la alerta de Altitud de Cabina (Cabin Alt) y la alarma sonora (Aural) Cabin Alt, notándose un cambio no habitual en la presurización de la aeronave, la tripulación al mando procedió, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Quick Reference Handbook(QRH), de colocar el sistema de manera manual con el fin de poder hacer una estabilización de indicación, sin embargo, este seguía manteniéndose incontrolable al llegar a la altura real de 10.000 pies (FL100) incrementándose más el diferencial, por lo que la tripulación tomó la decisión de retornar al aeropuerto de salida, notificando inmediatamente al control de aproximación de Maracaibo, aterrizando sin novedad con la tripulación y pasajeros ilesos, y la aeronave con la falla anteriormente mencionada.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos turbofan ubicados en la parte trasera de la aeronave, fabricada por DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, modelo: DC-9-82 (MD82), categoría de la aeronave: TRANSPORTE. Categoría Operacional: AVIACIÓN COMERCIAL – SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE. Certificado Tipo: A6WE Revisión 30 emitido por FAA.



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.

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave, fue la Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N°475 **LÍNEA AEREA DE SERVICION REGIONAL, C.A. (LASER)**. Ubicada en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI), Maiquetía, Estado La Guaira.

El Piloto al mando de 67 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (TLA) emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **MD80 CAPITAN / PIC**
- **Vuelo Instrumental**

El Primer Oficial de 55 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial - Avión emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **MD80 COPILOTO / SIC**
- **Vuelo Instrumental**

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran VMC (Condiciones meteorológicas de vuelo visual), con visibilidad ilimitada con poca nubosidad y viento en calma.

**Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:**

1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto y primer oficial:

- Cédula de identidad.
- Licencias.
- Certificados Médicos.
- Bitácora de vuelo.
- Plan de Vuelo.

2. Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV2923:

- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.
- Peso y Balance.



3. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N°475 LINEA AEREA DE SERVICION REGIONAL, C.A. (LASER) :**

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
- Lista de capacidades aprobada de la OMAC
- Control de Componentes de la Aeronave.
- Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
- Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.

4. Se realizó entrevista con la tripulación al mando de la aeronave.

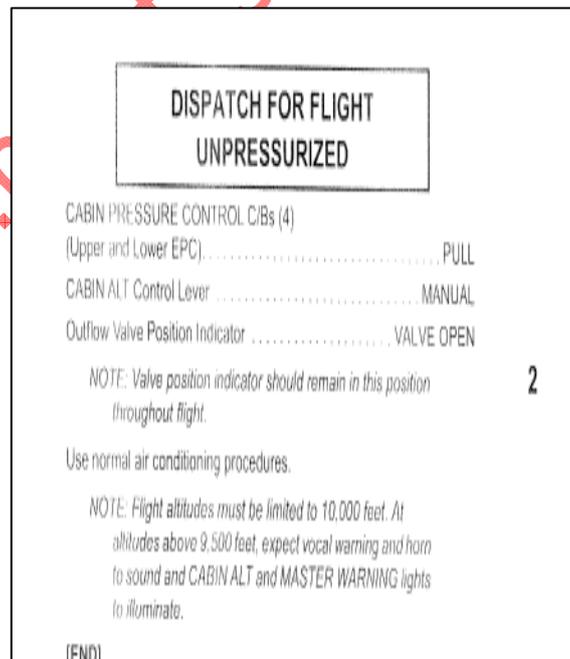
5. Se realizó casa fallas de acuerdo al Manual de Mantenimiento Aeronáutico (AMM) efectuando la prueba de rendimiento (Performance Test).

- a. Se efectuó Adjustment / Test Cabin Pressure Control, de acuerdo al Manual de Mantenimiento Aeronáutico (AMM) 21-32-00 páginas 201 – 202, Literal “A” Bite Test Cabin Pressure Control System, pasos del 1 al 10. CON RESULTADOS SATISFACTORIOS.

6. Se efectuó Test Manual Cabin Pressure Control System, de acuerdo al Manual de Mantenimiento Aeronáutico (AMM) 21-32-00 páginas 202 – 204, pasos del 1 al 14. CON RESULTADOS SATISFACTORIOS.

7. Se efectuó Test of Pre-pressurisation Function, de acuerdo al Manual de Mantenimiento Aeronáutico (AMM) 21-32-00 páginas 204 – 205, pasos del 1 al 14. CON RESULTADOS SATISFACTORIOS.

8. Se realizó el registro de video de ambos test realizados (Test Manual Cabin Pressure Control System / Test of Pre-pressurisation Function).



**Imagen 1:** QRH – Control de Presurización de Cabina  
**Fuente:** Quick Reference Handbook – QRH (YV2923). **Año:** 2023



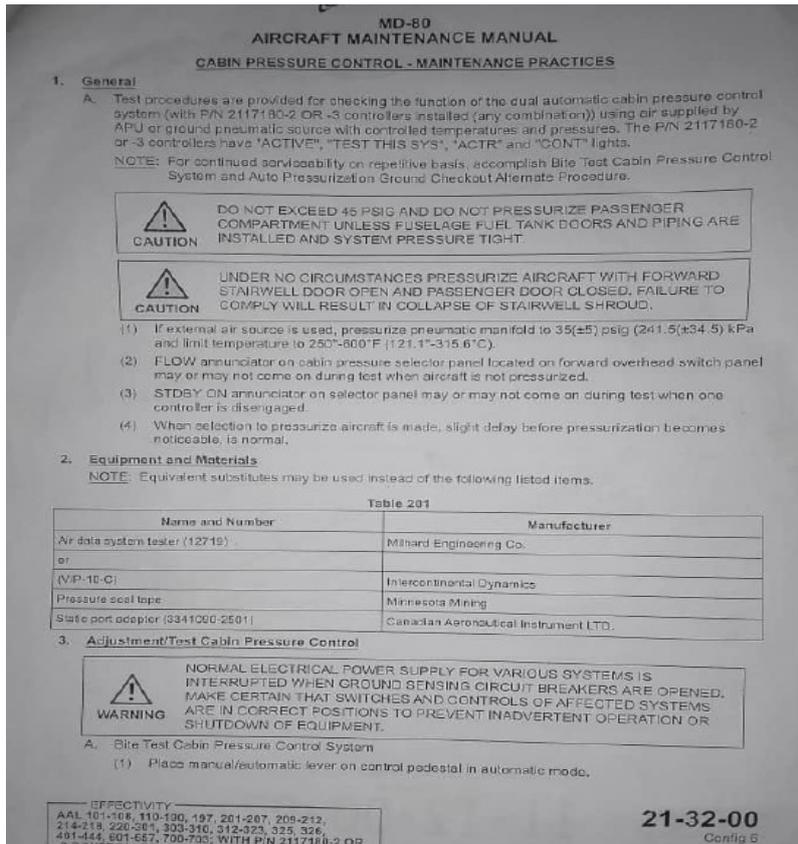


Imagen 2: Manual de Mantenimiento Aeronáutico (AMM) 21-32-00  
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2023



Indicador de Presión de Cabina

IMAGEN 3





medición en ambos  
indicadores de  
presión

**IMAGEN 4**

**Imagen 3:** Test Manual Cabin Pressure Control System

**Imagen 4:** Test of Pre-pressurisation Function

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2023

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

**Al explotador Línea Aérea de Servicio Ejecutivo Regional, C. A. (LASER):**

1. Monitoreo de la aeronave en el vuelo de traslado desde el Aeropuerto Internacional “La Chinita” en Maracaibo (SVMC) hasta el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” en Maiquetía con acompañamiento del personal técnico a bordo de la aeronave para observar el correcto funcionamiento del sistema de presurización y las indicaciones asociadas.
2. Seguimiento y vigilancia continua con la tripulación de mando y el personal de mantenimiento a bordo por un periodo de 15 días en los vuelos regulares en lo que opere la aeronave, debiendo enviar los resultados a la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC).

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

### **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 N° 045/2023., 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.**

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, 25 de agosto de 2.023



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](mailto: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