

EXPEDIENTE 057/2023

INFORME

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: YV2923

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: DC-9-82

SERIAL: 49563

EXPLOTADOR: LINEA AEREA SERVICIO EJECUTIVO
REGIONAL (LASER),C.A

LUGAR: EN RUTA SVM1 HACIA MPTO

FECHA: 25/09/2023

HORA: 17:18 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°057/2023

El presente informe refleja las actuaciones 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 instituida.

La investigación fue instituida de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de este despacho bajo el **N°057/2023**. 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 día **25 de septiembre de 2023**, a las **17:18 UTC**, la aeronave matrícula **YV2923**, fabricante: **DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **DC-9-82**, serial: **49563**, propiedad: **LINEA AEREA SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL (LASER),C.A** despegó con plan de vuelo desde el **Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI)** ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira, con destino al Aeropuerto Internacional de **Tocumen (MPTO)**, ubicado en la Ciudad de Panamá, Republica de Panamá, con setenta y siete (77) pasajeros a bordo (nueve (09) tripulantes, 66 Pasajeros) y una **autonomía de 4 horas**.

En fase de **ascenso** a las **17:16 UTC** aproximadamente a **11.000 pies (Ft)**, la tripulación observa que el **indicador de la luz del tren de nariz se mantuvo encendida**, de inmediato el Cap. al mando aplica el procedimiento establecido en el Quick Reference Handbook (**QRH**) por indicación de falla de tren de nariz y se comunica con el Servicio de Control de Aproximación (**APP**) Maiquetía a través de la frecuencia 120.1MHZ solicitando autorización para retornar al aeropuerto de salida por indicación de tren de nariz, el cual fue autorizado. A las **17:22 UTC** aterriza sin novedad, con la tripulación ilesa y la aeronave con la falla anteriormente mencionada.

La aeronave es **bimotor terrestre** propulsados por motores tipo **TURBOPROP**, fabricado por **Pratt & Whitney**, modelo **PW JT8D-217**, con tren de aterrizaje retráctil. Fabricada por **DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **DC-9-82**, serial **49563**. De acuerdo a su **CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD N° 015131** su categoría: **AVIACIÓN COMERCIAL-SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AÉREO**, y de clasificación: **ESTÁNDAR**, Certificado Tipo: **A6WE Revisión 30** The Boeing Company, emitido por la FAA, Federal Aviation Regulations de fecha 25 de Marzo de 2014. El peso máximo de despegue es de **149.500 Lbs**.

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.

MPPT-JIA-F020



La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N° 577 LINEA AÉREA DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL (LASER), C.A.** ubicada en **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLÍVAR", HANGAR N° LASER AIRLINES Maiquetía, Estado La Guaira.**

El **Piloto Al Mando** con **40 años** de edad, poseía certificación médica y licencia aeronáutica de **Piloto de Transporte de Línea Aérea-Avión** y con las siguientes habilitaciones vigentes: **Vuelo Instrumental (20/Marz/2024), MD80 Capitán/SIC (15/08/2024).** Observaciones: **Nivel 5 de Ingles. Proeficiencia (19/Oct/2023)** emitidos por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional.

El **Primer Oficial** con **45 años de edad**, poseía certificación médica y licencia aeronáutica de **Piloto de Comercial-Avión** y con las siguientes habilitaciones vigentes: **Vuelo Instrumental (15/08/2024), MD80 Copiloto/SIC (15/08/2024).** Observaciones: **Nivel 5 de Ingles. Proeficiencia (21/Dic/2028)**, emitidos por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del Incidente a los Estados (**Expediente: N°057/2023**) el día **25/09/2023.**
- **Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto al Mando y al Primer Oficial:**
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Habilitaciones
 - Certificados Médicos.
 - Bitácora
- **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.
 - Certificado de explotador y especificaciones operacionales.
 - Peso y Balance.
 - Plan de Vuelo.
 - Manifiesto de pasajeros.
- **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N° 475 Línea Aérea De Servicios Regional (LASER), C.A:**



- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
 - Lista de capacidades aprobada de la OMAC.
 - Manual de procedimientos.
 - Control de Componentes de la Aeronave.
 - Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
 - Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
 - Ordenes de Trabajos de la Aeronave.
 - Informe de la OMAC.
-
- Registro fotográfico del sistema de tren de aterrizaje de Nariz del DC-9-82.
 - Se realizó la entrevista al Piloto al Mando y al Primer Oficial.
 - Se realizó troubleshooting para falla de tren de nariz
 - Se realizó extensión y retracción de trenes de acuerdo a Manual de Mantenimiento AMM 32-30-00 página 201; con resultados satisfactorios (Slip N°37379):
 - Se efectuó adjument test de Landing Gear Position and Warning Indicator Systems de acuerdo al AMM 32-60-00 pág. 201, con resultados satisfactorios. (Slip N°37379):
 - Se efectuó chequeo del Nose Landing Gear Position and lock Proximity sensor de acuerdo AMM 32-21-02, step 04, pag.305. (Slip N° 37383)

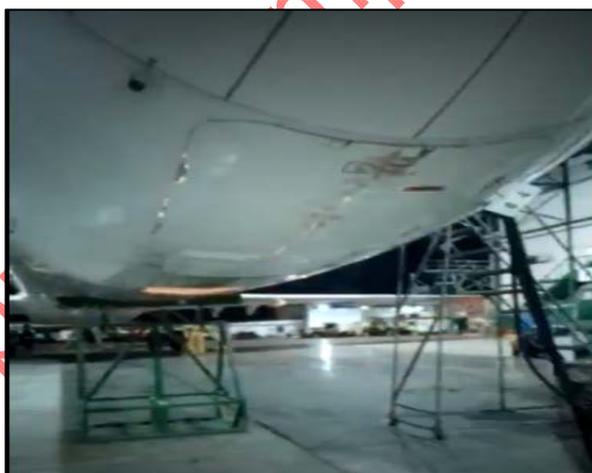
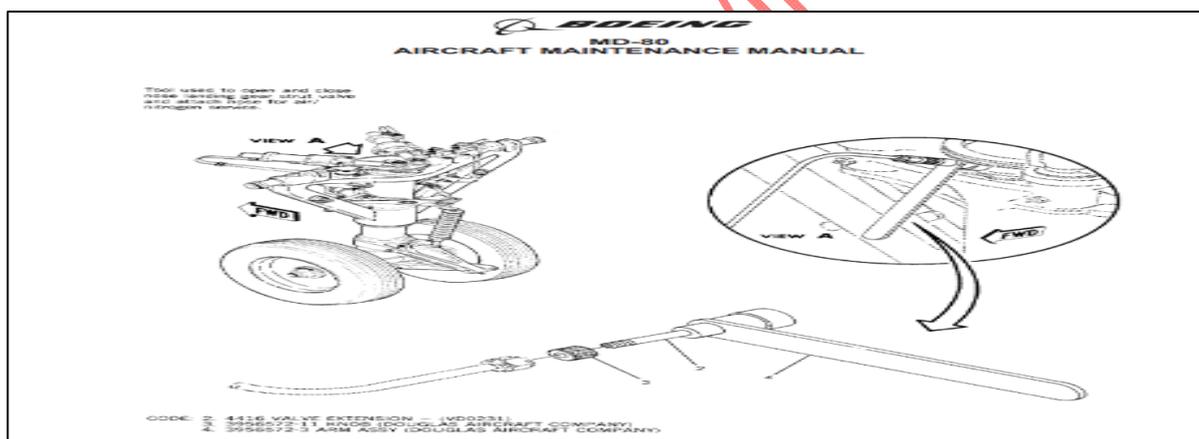


Figura 1. Extensión y retracción de trenes del YV2923.

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



Posterior a la realización de todas las pruebas funcionales recomendadas en el Manual del Fabricante, no se pudo repetir la falla para determinar el factor causal del problema de indicación reportado por la tripulación, por lo cual se recomienda mantener en observación el funcionamiento del sistema por un lapso de 30 días continuos.

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

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 **057/2023**, 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 Norteamérica. La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil) adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norteamérica, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, NTSB, como Autoridad para la Investigación de Accidentes del Estado de diseño y fabricación de la aeronave.

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 04-10-2023



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):
jiaavc@gmail.com



“El investigador es indagar, escudriñar, preguntar, explorar, vigilar, supervisar, ensayar, comprobar, etc., por lo tanto el investigador se sitúa frente a los hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis