

EXPEDIENTE: 035/2025

INFORME

INCIDENTE
OTHR

MATRÍCULA: YV3145

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: DC-9-82

SERIAL: 49565

EXPLOTADOR: LASER AIRLINES, C.A

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL EN JEFE
SANTIAGO MARIÑO. (SVMG)

FECHA: 07/10/2025

HORA: 14:40 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°035/2025

El presente informe refleja las actuaciones realizadas por la **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°**035/2025**. 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 07 de octubre de 2025, a las 14:40 UTC la aeronave matrícula YV3145; fabricada por: DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, modelo: DC-9-82, serial: 49565, propiedad de LÍNEA AÉREA DE SERVICIO REGIONAL (LASER), C.A, Presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto General en Jefe Santiago Mariño (SVMG) ubicado en Margarita, estado Nueva Esparta. Con destino al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI), ubicado en Maiquetía, estado La Guaira. Con cincuenta y cuatro (54) pasajeros y seis (6) tripulantes a bordo, la aeronave una vez culminada la marcha atrás y realizar el desenganche el PAY MOVER sufrió un desperfecto, el operador del vehículo perdió el control e impactó contra el Radomo de la aeronave. Resultando la tripulación, pasajeros ilesos y la aeronave con daños leves.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores turbofan Pratt&Whitney JT8D-200 fabricado por DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, categoría de la aeronave: AVIACION COMERCIAL. Categoría Operacional Permitida: SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba Aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC) y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
(Certificate of Airworthiness)

Nº de Control: **016Q09**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV3145	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY / DC-9-42 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 49565
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION COMERCIAL - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO		Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) ESTANDAR

5. El presente certificado de aeronavegabilidad se otorga de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de Diciembre de 1944 y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, para la aeronave antes mencionada, la cual ha sido inspeccionada y se considera que reúne condiciones de aeronavegabilidad mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes.
(This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Venezuelan Aeronautical Regulations in respect of the above-mentioned aircraft which was inspected and is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations)

Fecha de otorgamiento: **10/ABR/2025**
(Date of issue)

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por **2 Años** desde la fecha de otorgamiento salvo que se renuncie al mismo, sea suspendido, revocado o que la autoridad aeronáutica establezca una fecha de duración diferente. Este certificado de aeronavegabilidad se mantendrá en vigencia siempre y cuando a la aeronave se le realice mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondiente, emitidas por la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela.
(This Certificate of Airworthiness is effective for **2 Years** from the date of issuance, unless sooner surrendered, suspended, revoked, or a termination date is otherwise established by The Aeronautical Authority. This Certificate of Airworthiness is effective as long as the maintenance, preventive maintenance and alterations are performed in accordance with The Venezuelan Aeronautical regulations, as appropriate, issue by The Aeronautical Authority of the Bolivarian Republic of Venezuela)

CEA-07-30-31-0048-2006 Rev 2

Certificado que anula el emitido con el Nº de Control: _____
(Certificate that cancel original one with Control Nº)

☐ Certificado en original
(Certificate in original)

☒ Renovación de Certificado
(Renewal of Certificate)

De fecha: _____
(Dated)

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad YV3145

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025

La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC N° 475 – Laser Airlines, C.A.**, ubicada en el Aeropuerto José Antonio Anzoátegui, estado Anzoátegui.

El piloto (Capitán) al mando de 54 años edad, poseía Certificación Médica, además de Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea - Avión emitida por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), conforme a la normativa internacional vigente, y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight 03/Sep/2026
- MD80 Capitán / PIC 03/Sep/2026

El copiloto de 41 años edad poseía Certificación Médica vigente, además de Licencia de Piloto Comercial– Avión emitida por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), conforme a la normativa internacional vigente, y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight 20/Nov/2025
- MD80 Copiloto / SIC 20/Nov/2025

El conductor del paymover de 61 años de edad poseía certificado médico, licencia de conducir y certificado de manejo defensivo vigentes para el momento del suceso.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada, viento en calma y en general buen tiempo a lo largo del día.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se realizó la entrevista a la tripulación de vuelo.
2. Se realizó la entrevista al operador del PAY MOVER.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
4. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la **Aeronave YV3145**:
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de Homologación Acústica.
5. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la **OMAC N° 475**.
 - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
 - Lista de capacidades aprobadas.



6. Se solicitó las especificaciones para las operaciones de servicios especializados aeroportuarios; a la empresa Margarita Service Air, C.A.
7. Se solicitaron los siguientes documentos a la empresa **Margarita Service Air, C.A.:**
 - Póliza de seguros.
 - Manual de Operaciones.
 - Manual de plataforma.
 - Certificados de explotador de servicios especializados aeroportuarios.
 - Carta de aprobación.
 - Formulario de reporte de peligros/riesgos.
 - Programa de mantenimiento.
 - Guía de inspección de mantenimiento mensual del PAYMOVER.
8. Se solicitó copias de los siguientes documentos al conductor del PAYMOVER:
 - Cedula de identidad.
 - Licencia de conducir.
 - Certificado médico.
 - Certificado de manejo defensivo.
 - Pase de acceso operador de plataforma.
 - Copia de los cursos realizados.
9. Se realizó la inspección a la aeronave.
10. Se realizó la inspección al paymover.
11. Se realizó la fijación fotográfica.





Figura 2. Daños en el Radomo Aeronave YV3145.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025



Figura 3. Daños en el Radomo Aeronave YV3145.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025



Figura 4. Paymover involucrado en el suceso.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2025

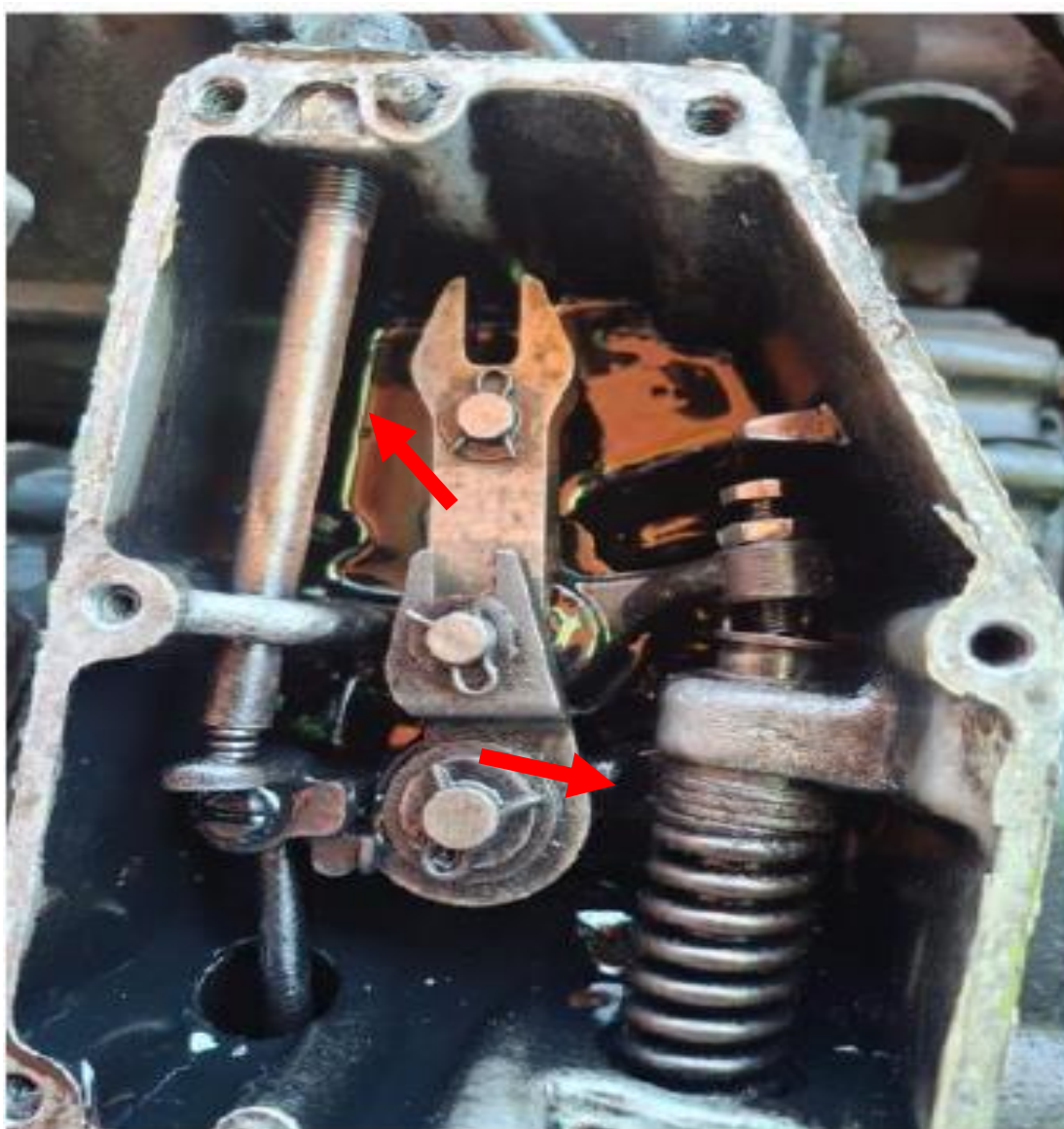


Figura 5. Sistema del gobernador del motor PAYMOVER.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025



Figura 6. Sistema de varillaje de aceleración del PAYMOVER dañado.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025



Figura 7. Sistema de varillaje de aceleración del PAYMOVER reemplazado.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025



Figura 8. Guaya de ahogo del motor del PAYMOVER.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025



Figura 9. Radomo reparado YV3145.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025

Se realizó entrega de la **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **045/2025**.

Hallazgos:

- Durante la inspección al paymover se pudo constatar que el sistema de varillaje de aceleración que conforma el sistema gobernador del motor se fracturó.
- Los daños están focalizados solo en el Radomo de la aeronave.

Acciones Correctivas:

- Se procedió con el reemplazo del sistema de varillaje del PAYMOVER.
- Se realizó mantenimiento al sistema del gobernador del motor.
- El paymover luego de la reparación y mantenimiento quedo operativo.

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada con los mecánicos de la empresa, que la causa probable del incidente fue por la fractura del sistema de varillaje de aceleración que conforma el sistema del gobernador del motor, lo que originó que el conductor perdiera el control del paymover, a pesar de haber utilizado la guaya de ahogo del motor como medida para tratar de apagar el paymover, sin obtener resultados satisfactorios impacta contra el Radomo de la aeronave.

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

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) 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 JIA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 30 de Octubre de 2025.



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.gov.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