



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE 003/2026

INFORME

**INCIDENTE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV648T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS
AIRCRAFT COMPANY

MODELO: MD-88

SERIAL: 49763

EXPLOTADOR: RUTAS AEREAS, C.A. (RUTACA
AIRLINES)

LUGAR: SVMI.

FECHA: 23/01/2026

HORA: 00:03 UTC



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

INFORME DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 003/2026

El presente informe preliminar 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° 003/2026**, 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 23 de enero de 2026 a las 00:03 UTC, la aeronave matrícula YV648T, fabricada por: DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, Modelo: M/D-88, Serial: 49763, propiedad de RUTAS AEREAS, C.A. (RUTACA AIRLINES), Presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional General Manuel Carlos Piar, ubicado en Puerto Ordaz, Estado Bolívar (SVPR), con destino al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, ubicado Maiquetía, estado La Guaira (SVMI), con ochenta y nueve (89) pasajeros a bordo y ocho (8) Tripulantes.

Luego del despegue por la pista 08 del Aeropuerto Internacional General Manuel Carlos Piar (SVPR), el Cap. al mando imparte el comando de Tren de Aterrizaje Arriba (**Landing Gear Up**) al primer oficial, este observa que la palanca del tren de aterrizaje quedó a la mitad del recorrido, sin completar el ciclo normal de retracción inmediatamente notifica sobre la situación y el Cap. al mando decide continuar con la salida normalizada autorizada por el Control de Aproximación, hasta alcanzar los 2000 FT, instruye al primer oficial para que ejecute lo establecido en el Manual de Referencia Rápida (QRH), luego de cumplir con los procedimientos, no se logró corregir la falla, ante esta situación el Cap. al mando toma la decisión de retornar al aeropuerto de salida, y notifica al Servicio de Control de Tránsito Aéreo de la situación y es autorizado para realizar la aproximación por la pista 08 del aeropuerto, aterrizando sin novedad resultando la tripulación y pasajeros ilesos, y la aeronave con la falla antes mencionada.



La aeronave, está equipada con dos motores turbofan de bajo índice de derivación Pratt & Whitney JT8D-217^a/C, Certificado tipo A16WE. El Peso máximo de despegue (MTOW), es de 67.812 KG. (149.500 libras).

La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y Certificado de Homologación a Acústica Y Licencia de estación de Radio a bordo de la aeronave emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes.

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; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.



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

Nº de Control: **015011**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV648T	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY / MD-88 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 49763
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) ESTÁNDAR

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/FEB/2023**
(Date of issue)

Firma: **MIG JUAN MANUEL TEIXEIRA DIAZ**
(Signature)
PRESIDENTE

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por **2** años a partir de 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 en original
(Certificate in original)

☐ Renovación de Certificado
(Renewal of Certificate)

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

De fecha: _____
(Dated)

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad YV648T
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue La OMAC N° 038 “TALLERES AERONAUTICOS MARES. S.R.L.”, ubicada en Hangares del Aeropuerto Tomas Heres, Ciudad Bolívar, Edo. Bolívar.

El piloto con 47 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental / instrumental Flight 07/Abr/2026.
- MD80 Capitán / PIC 07/Abr/2026.

El copiloto con 48 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight 10/Abr/2026
- MD80 Copiloto / SIC 10/Abr/2026

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada con 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 solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.



3. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la Aeronave **YV648T**:

- 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° 038**.

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
- Lista de capacidades aprobadas.
- Control de Componentes de la aeronave.
- Control de Directivas de Aeronavegabilidad de la Aeronave.
- Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
- Ultimo Certificado de Conformidad de Mantenimiento.

6. Se realizó Trouble Shooting Position And Warning siguiendo las instrucciones del Fabricante de acuerdo al AMM 36-60-00 PAG. 101.

7. Luego de realizar las inspecciones correspondientes en la aeronave se pudo constatar que el espejo de la brújula del primer oficial se encontraba en el mecanismo de la palanca de retracción.

8. Se procedió con la remoción del FOD en el mecanismo de la palanca de retracción.

9. Se realizó retracción y extensión de trenes de acuerdo al AMM32-30-00, Pag 201-205.

10. Se realizó instalación y ajuste de espejo de la brújula lado primer oficial de acuerdo al AMM 34-21-01.

11. Se realizó la fijación fotográfica.





MD-80
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL
POSITION AND WARNING - TROUBLE SHOOTING

1. General

- A. These general trouble shooting notes apply to all sections where proximity sensors are used, (slat, doors, etc.), but will only be listed here. Trouble shooting for the position and warning system proximity switches can be accomplished by using the BITE test on the proximity switch electronics unit (PSEU), located on shelf-1, of the right aft radio rack. There are two test modes on the PSEU, the automatic system test and the sensor status monitor test. BITE test instructions are outlined on the placard, attached to the front of the PSEU. Faults or partial faults which the automatic system test will not isolate are listed in paragraph B. below.

NOTE: Running the automatic system test (AST) may erase faults stored in the stall warning computers. Therefore, prior to running the AST, record stall warning faults stored in the stall warning computers. Also, the AST causes the AUTO SPOILER DO NOT USE annunciator light, in the flight compartment, to latch in the on mode. To extinguish this light at completion of the AST, open, then close the ground control relay circuit breakers.

NOTE: When the automatic system test (AST) isolates a sensor or sensor wiring fault, it will also display the corresponding prox card and logic card faults prior to displaying the sensor/sensor wiring fault. If this occurs, repair the sensor/sensor wiring fault and rerun the AST to check for faults within the PSEU. However, if the AST displays a sensor/sensor wiring fault without previously displaying the corresponding prox card and logic card faults, the problem is not "outside the unit", as suggested by the instructions on the placard attached to the front panel of the PSEU - a portion of the self-test circuitry in the detector (prox card) has failed. This is an AST problem only - the PSEU will still function normally and need not be replaced in an airplane on ground situation, for instance.

- B. Should the self-test of proximity switch electronics unit reveal a faulty card, it is recommended that the faulty proximity switch electronics unit be replaced. Certain fault conditions, which are causing erroneous cockpit indications, may exist on the aircraft or within the PSEU that may not be isolated and displayed by the AST or sensor status monitor test. These conditions are highlighted below to facilitate trouble shooting. Reference particular problems in section 3 below for the correct isolation procedure.

(1) PSEU

- (a) Degraded detector - this partial failure of the proximity card component will result in a channel with a reduced sensing distance, i.e. correctly rigged sensor installations may be in the wrong state (target-far in lieu of target-near) causing faulty cockpit indications. (Paragraph 1.C.)
- (b) Failed preliminary logic gates used in +28VDC and ground inputs.
- (c) Failed transient protection components used in +28VDC and ground inputs and all output drivers.
- (d) Failed pull-up or pull-down resistors used in +28VDC and ground inputs.

(2) Sensors/Sensor Wiring

- (a) Shifted sensor core geometry - this partial failure of the sensor will result in a channel with a reduced sensing distance. No fault is displayed if continuity is present. (Paragraph 1.B.(2)(b)) (Paragraph 1.B.(2)(c))
- (b) Series wiring resistance - an additional 10 ohms or more above the 5-12 ohm DC resistance of the sensor can result in a channel with a reduced sensing distance. Above 6.5 Kohms, a fail light will illuminate when using the sensor status monitor test although it may illuminate with less series wiring resistance depending on temperature and detector degradation effects.



TP-80MM-WJE

ECCN 9E991 BOEING PROPRIETARY - Copyright © Unpublished Work - See title page for details

32-60-00

Page 101
Feb 01/2015

Figura 2. WARNING – TROUBLE SHOOTING

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Figura 3. Espejo de la brújula del primer oficial Removida YV648T.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Figura 4. Ubicación del FOD YV648T.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Figura 5. Recorrido completo de la palanca del tren de aterrizaje YV648T.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Figura 6. Prueba de retracción y extensión de trenes YV648T
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Figura 7. Prueba de retracción y extensión de trenes YV648T
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Figura 8. Prueba de retracción y extensión de trenes YV648T
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Figura 9. Prueba de retracción y extensión de trenes YV648T
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Figura 10. Espejo de la brújula del primer oficial Instalado YV648T.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



12. Se realizó entrega de la **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **003/2026**.

Hallazgos:

- Durante la inspección del **Gear Handle Position Interlock** de la aeronave y De acuerdo al AMM 32-60-00; PAG 101-115, se pudo detectar un FOD, el **Espejo de la Brújula del primer oficial** en el mecanismo de la palanca de retracción.

Acciones Correctivas:

- Se procedió con la remoción del FOD de acuerdo al AMM 32-60-00; PAG 101-115.
- Se realizó Retracción y Extensión de trenes de acuerdo al AMM 32-30-00, PAG 201-205. Resultando el chequeo operacional satisfactorio.
- Se realizó la instalación y ajuste de espejo de la brújula ubicada en el lado del primer oficial de acuerdo al AMM 34-21-01; Ítem 2; pago 4: pag: 201-203. Resultando la instalación satisfactoria.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa, que la causa probable del incidente fue por un FOD (Espejo de la brújula del primer oficial) que se encontraba en el mecanismo de la palanca de trenes.

Medidas Preventivas:

Rutaca Airlines:

- Se debe elaborar plan de acciones o procedimiento preventivo, con la finalidad de evitar la ocurrencia de eventos repetitivos en este modelo de aeronave, que atenten contra la seguridad del vuelo.
- Verificar las condiciones del Copass Mirror, al resto de la flota de aeronaves.

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 del formulario MPPT-JIAA-F014 correspondiente al expediente N° **003/2026.**, 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.**

RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS

Estados Unidos de Norte América, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, cuya notificación fue enviada al oficial de guardia correspondiente, dando respuesta a la misma y asignando un representante acreditado.

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.

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 febrero de 2026



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

María Méndez De Santis

