



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE: 021/2026

INFORME

**INCIDENTE
SCF-PP**

MATRÍCULA: YV670T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: DC-9-82

SERIAL: 49919

EXPLOTADOR: LASER AIRLINES, C.A

LUGAR: EN RUTA SVMC-SVBL.

FECHA: 10/08/2026

HORA: 16:49 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°021/2026

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°**021/2026**. 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 10 de agosto de 2026, la aeronave matricula; YV670T fabricada por: DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, modelo: DC-9-82, serial: 49919, propiedad de LÍNEA AÉREA DE SERVICIO REGIONAL (LASER), C.A, Presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional La Chinita (SVMC), ubicado en Maracaibo, estado Zulia, con destino a la Base Aérea El Libertador (SVBL), ubicado en Maracay Estado Aragua, Con ciento diecinueve (119) pasajeros y ocho (8) tripulantes a bordo, luego del despegue y en el ascenso inicial, alcanzando los 5000FT la tripulación al mando observa alta temperatura en el Constant Speed Drive (**CSD**), izquierdo, el Cap. al mando solicita al control de aproximación autorización para mantener 8000FT y de inmediato verifica la lista de chequeo y aplica los procedimientos establecidos en el QRH (Manual de Referencia Rápida), debido a que el **APU** (Unidad de Potencia Auxiliar) se encontraba diferido, se toma la decisión de retornar al aeropuerto de salida en pro de la seguridad operacional la tripulación al mando notifica al Control de Aproximación de Maracaibo sobre la situación y continuaron con la aproximación, aterrizando sin novedad. Resultando la tripulación, pasajeros ilesos y la aeronave con la novedad antes mencionada.



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: **016120**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV670T	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY / DC-9-82 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 49919
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: **16/JUL/2025**
(Date of issue)

Firma: **LEONARDO ALBERTO BRICEÑO DUDAMEL**
(Signature)
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por **224 Días** 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 **224 Days** 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 YV670T
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026

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 Internacional “Simón Bolívar” Maiquetía, Estado la guaira.



El piloto (Capitán) al mando de 43 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 14/Ago/2026
- MD80 Capitán / PIC 14/Ago/2026

El copiloto de 30 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 15/Sep/2026
- MD80 Copiloto / SIC 15/Sep/2026
- C525 Capitán / PIC 15/Sep/2026
- C501 Capitán / PIC 15/Sep/2026
- C550 / C560 Capitán / PIC 15/Sep/2026

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 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 YV670T**:
 - 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.
- 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 la inspección a la aeronave con los TMA.

7. Se realizó el Trouble Shooting de acuerdo al AMM.

8. Se realizó la fijación fotográfica.



Figura 2. Inspección del motor YV670T.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026



Figura 3. Inspección del Motor YV670T.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

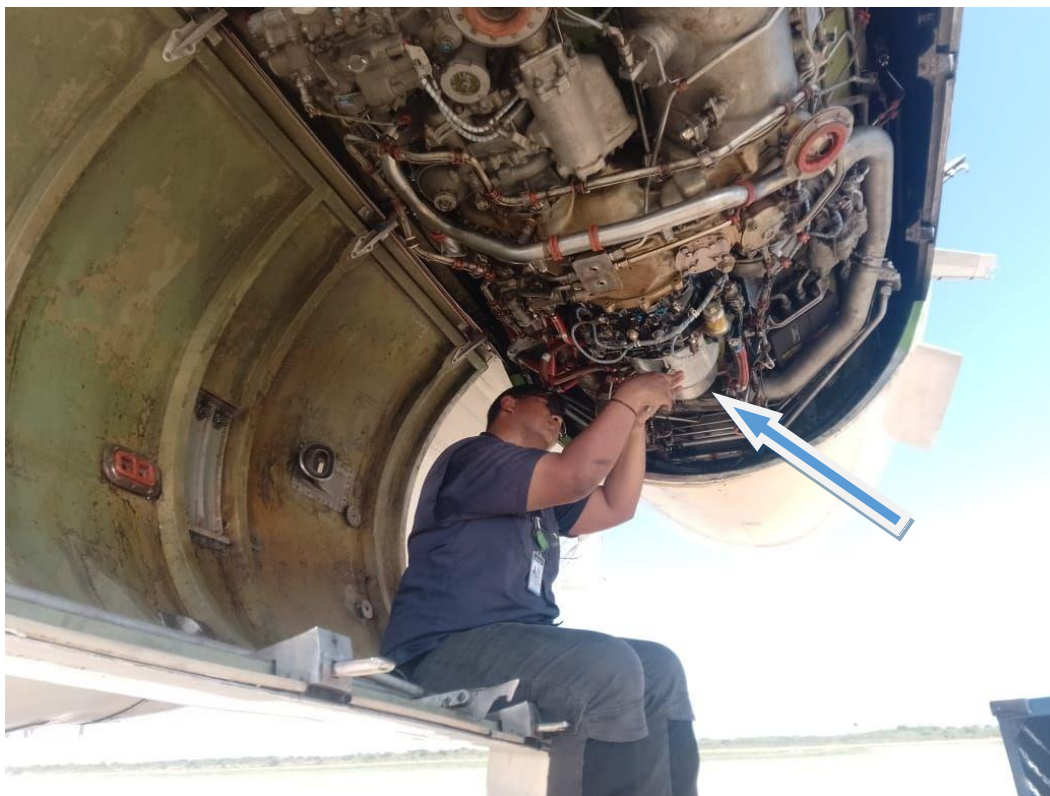


Figura 4. Trabajos de remoción del Constant Speed Drive (CSD), YV670T.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026



Figura 5. Constant Speed Drive (CSD) removido YV670T.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026



Figura 6. Constant Speed Drive (CSD) de reemplazo YV670T.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026



Figura 7. Constant Speed Drive (CSD) instalado YV670T.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026



Figura 8. Serial del Constant Speed Drive (CSD) removido YV670T.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2026

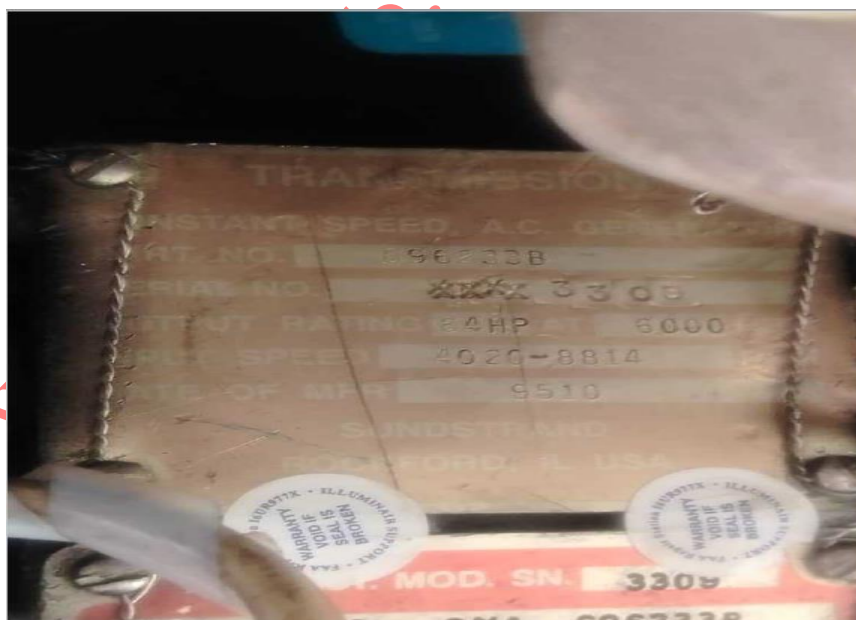


Figura 9. Serial del Constant Speed Drive (CSD) instalado YV670T.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2026



**MD-80
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL**

CONSTANT SPEED DRIVE TRANSMISSION - REMOVAL/INSTALLATION

1. General

- A. A constant speed drive (CSD) transmission is installed on a mounting pad provided on the aft side of the accessory drive case of each engine. The engine-driven AC generator is mounted to the aft end of the CSD transmission. Access to the CSD transmission is through the nacelle lower door. Removal and installation procedures are identical for the left and right CSD transmissions.
- B. The adapter kit, consisting of those parts required to mount the CSD transmission on an engine accessory pad, will usually remain on the engine accessory pad when the transmission is removed for servicing. Removal/Installation and Approved Repairs for the adapter pad are contained in paragraph 4.



FIRE DETECTOR SENSING ELEMENTS LOCATED WITHIN ENGINE AREA ARE VERY SENSITIVE. PHYSICAL CONTACT WITH THESE ELEMENTS CAN CAUSE HIDDEN DAMAGE. A CONSTANT DIMENSION MUST BE MAINTAINED BETWEEN ELEMENTS AND SUPPORT TUBE.

- C. When removing or installing components of the oil inlet adapter (oil inlet hose, union, and temperature sensor), care should be exercised not to exceed the recommended torque values, to prevent damage to the CSD housing and/or the adapter. A later CSD improvement (modification) provides a steel oil inlet adapter with hex-type wrench flats. The adapter should always be securely wrench-held when removing or installing the oil inlet hose, union or temperature sensor.

NOTE: Due to combined weight of CSD transmission and engine-driven generator, it is necessary to first remove the generator. Procedures given in this section include generator removal/installation.

2. Equipment and Materials

NOTE: Equivalent substitutes may be used instead of the following listed items:

NOTE: It is possible that some materials in the Equipment and Materials List cannot be used for some or all of their necessary applications. Before you use the materials, make sure the types, quantities, and applications of the materials necessary are legally permitted in your location. All persons must obey all applicable federal, state, local, and provincial laws and regulations when it is necessary to work with these materials.

Table 401

Name and Number	Manufacturer
Lubricant HF-825 DPM 5068	Royal Lubricants Co. Hanover, NJ
AAL 301, 601-703	
Antifretting compound No. No. 658272	Sundstrand Aviation Div., Rockford, Ill.
AAL 601-703	
or	
730691	
AAL 301, 601-703	
or	



24-10-01

TP-80MM-AAL

Page 401
Aug 01/2021

©2021 BOEING PROPRIETARY - Copyright © Unpublished Work - See title page for details

Figura 10. AMM Constant Speed Drive Transmission (CSD) Removal YV670T.
Fuente: Manual del fabricante

9. Se realizó entrega de la **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° 024/2026.

Hallazgos:

- Luego de efectuar el Trouble Shooting de acuerdo al AMM 24-10-00 Pág. 101 Ítem 2 Table 101 C se determinó que era necesario el reemplazo del Constant Speed Drive Transmission (**CSD**). Esta Unidad de velocidad constante, es un mecanismo de transmisión hidromecánico que se conecta a la caja de accesorios del motor de la aeronave.

Su función principal es convertir la velocidad de rotación variable del motor en una velocidad constante para accionar el generador eléctrico principal de la aeronave. Los sistemas electrónicos y la red eléctrica de la mayoría de los aviones comerciales requieren corriente alterna (AC) estable, aproximadamente de 115 voltios y una frecuencia fija de 400Hz. El motor de la aeronave cambia drásticamente de revoluciones (RPM), según la fase del vuelo, si el generador se conectara directamente al motor, la frecuencia eléctrica subiría y bajaría constantemente, dañando los instrumentos de la aeronave.

La solución a la situación planteada es el CSD el cual actúa como una caja de cambios automática, absorbe el giro variable del motor y entrega un giro perfectamente estable y constante al generador.

Acciones Correctivas:

- Se procedió con el reemplazo del Constant Speed Drive Transmission (**CSD**) del motor **Nº1** de acuerdo al AMM 24-10-01 páginas 401 hasta la 419.
- Se realizó chequeo operacional del motor derecho de acuerdo al AMM 71-00-00 encontrándose los parámetros dentro de sus límites operacionales.
- El (CSD) será enviado al taller para su evaluación, este componente quedará bajo custodia de la Junta Investigadora, mientras se culminan las experticias.

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 la falla del Constant Speed Drive Transmission (**CSD**) lo que ocasionó la indicación de alta temperatura y el retorno al aeropuerto de salida de acuerdo a lo establecido en el QRH.



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

María Méndez De Santis

