

EXPEDIENTE 068 /2022

# INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE DE AVIACIÓN**  
**OTHR: OTROS**

**MATRÍCULA:** HK4401

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** BOEING

**MODELO:** 727-2X3

**SERIAL:** 22609

**EXPLOTADOR:** LAS-LINEAS AEREAS SURAMERICANAS

**LUGAR:** EN FASE DE VUELO NIVEL DE CRUCERO

**SVM-MDS, 10 MN NORTE POSICION KABON**

**FECHA:** 19/11/22

**HORA:** 18:00 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE**  
**ACCIDENTES**



## **INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN** **JIAAC EXPEDIENTE N° 068/2022**

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°068/2022**. 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 proceso de investigación se encuentra en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **esta información preliminar está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

### **RELATO DEL SUCESO (Información factual)**

El 19 de noviembre de 2022, la aeronave matrícula HK4401, fabricante: Boeing, modelo: 727-2X3, serial: 22609, propiedad: Líneas Aéreas Suramericanas, despegó a las 17:25 del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar (SVMI) ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira, hacia el Aeropuerto Internacional de Las Américas (MDSD) ubicado en Santo Domingo, República Dominicana, con 07 personas a bordo y 42.000 lbs de combustible. Volando a nivel de crucero a 10Mn al norte de la posición KABON, el piloto al mando reportó al ACC de Curazao, agrietamiento de la sección 1 izquierda del parabrisas aparentemente en su lamina externa, notificando su decisión de retornar al aeropuerto de salida (SVMI). El capitán aplico los procedimientos establecidos en el QRH y siguiendo las políticas operacionales del explotador, aterrizando en SVMI a las 18:20 resultando sus ocupantes ilesos y la aeronave sin daños adicionales.





Foto 1. Sección 1 izquierda del parabrisas agrietada en su lámina externa.

La aeronave fabricada por Boeing, modelo: 737-2X3, categoría: Transporte de Carga Certificado Tipo: A3WE 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 Aprobada de la República de Colombia OMA N° 150 ubicada en Bogotá.

El piloto al mando de 63 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto de Línea Aérea-Avión con fecha de expedición 29/01/1991 y emitidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: DC-6, SE-210 y B727, con 15.000 horas como piloto al mando en el modelo involucrado en el suceso y 24.000 horas totales.

El copiloto de 27 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial-Avión con fecha de expedición 25/08/2014 y emitidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: Monomotores Terrestres hasta 5.700 kg, Copiloto B721 y B722, Vuelo Instrumental, con 1.360 horas como copiloto en el modelo involucrado en el suceso y 1.580 horas totales.

Las condiciones meteorológicas en SVMI al momento del suceso eran viento en calma del Norte, visibilidad ilimitada y poca nubosidad.



Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se le solicitó documentación de soporte de información relacionada con el vuelo: plan de vuelo, cálculo de peso y balance de la aeronave para el vuelo, manifiesto de pasajeros, plan de vuelo.
2. Se realizaron entrevistas a la tripulación de mando.
3. Se solicitó la documentación de la aeronave, de la tripulación de mando y los registros de mantenimiento de la aeronave.
4. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición del parabrisas luego del incidente. Se encontró agrietamiento de la sección izquierda del mismo. Esta condición se produjo porque
5. Se elaboro cesión de custodia total de la aeronave y fue entregada al piloto comandante en representación del explotador
6. El mecánico de a bordo realizó el reemplazo de la sección 1 izquierda del parabrisas, por otra enviada por el explotador, que contaba con la documentación necesaria para establecer su condición aeronavegable y trazabilidad de componente. Contaba el Técnico con la supervisión de la OMA del explotador y con apoyo de equipos e infraestructura, de la OMAC N 343 ELITE AIR SERVICE Mantenimiento y Servicio Aeronáutico, C.A. de SVMI, estando autorizado por la autoridad aeronáutica del estado de matrícula.



Foto 2. Sustitución de la Sección 1 izquierda del parabrisas

7. Se hizo el sellado externo del parabrisas con resina y la prueba de presurización de cabina.

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

Para mejorar la vida útil de los parabrisas de la cabina de vuelo y reducir las interrupciones no programadas del sistema, se alienta a los operadores a inspeccionar sus flotas para determinar el diseño y la edad del parabrisas en años y horas de vuelo. Luego, las aerolíneas pueden establecer la vida útil del parabrisas de su cabina de vuelo comparando el rendimiento del parabrisas de la flota con los datos recopilados por el fabricante Boeing. Los parabrisas deben inspeccionarse, mantenerse, repararse y reemplazarse durante los períodos de mantenimiento programados.



El fabricante Boeing, los proveedores aprobados por Boeing y el fabricante original de los parabrisas pueden reparar aquellos dañados o inservibles; los parabrisas dañados y no reparables deben reemplazarse por parabrisas de diseño mejorado.

## **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 No. 068/2022, reportando al sistema “ADREP” de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**.

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, 07 de Diciembre de 2.022



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

