

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 026/2022

INCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: **BOEING**

MODELO: **B727-2A1**

MATRÍCULA: **HP-1937UCG**

EXPLOTADOR: **UNIWORLD AIR CARGO CORP.**

LUGAR: **AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMON BOLIVAR (SVMII)**

FECHA: **24 DE MAYO 2022**

HORA: **09:29 UTC**



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 026/2022

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **DIRECCION 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**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada.

La investigación fue instaurada de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°026/2022, el único objetivo de la investigación es 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 y no la determinación de culpas o responsabilidades, razón por la cual todas las experticias necesarias no se recurrirá a procedimientos de prueba de tipo judicial.

El proceso de investigación se encuentran en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **ésta información está sujeta a cambios que pueden contener enmiendas o errores presente, lo cual este informe preliminar será corregido cuando la aeronave aparezca y se aclare la causa de la misma.**

El día 24 de Mayo 2.022 a las 09:29 UTC, la aeronave con Matrícula: **HP-1937UCG**, Marca: **BOEING**, Modelo: **B727-2A1**, Serial: **21345**, según Certificado de Registro Nacional de la República de Panamá y perteneciente a la empresa de carga y correo **Uniworld Air Cargo Corp.** AOC N° AAC/EXI/009 en ruta Aeropuerto Internacional de Tocumen (MPTO), ubicado en ciudad Panamá, Panamá con destino al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI), ubicado en el Estado la Guaira, en fase de aterrizaje en la pista 10 del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI) y en el recorrido y frenado de la misma, la aeronave presentó una salida de la pista hacia la zona de seguridad del lado izquierdo, dañando dos balizas, numeradas 113 y 114 de la pista, el caucho Nro. (1) izquierdo y ocasionó una rajadura del lado izquierdo inferior del fuselaje de la aeronave, sus ocupantes ilesos y la aeronave con daños de importancia. Peso máximo de despegue de la aeronave, 95.028kg

La aeronave es un **Boeing 727-2A1** con tres tripulantes y un técnico abordó. Según el TC/Data Sheet **A3WE**, modelo: **727-2A1**, serial: **21345**, categoría no regular y de servicio exclusivo, carga y correo doméstico internacional indicado en su AOC con tren de aterrizaje retráctil. Sus motores Marca: **Pratt & Whitney**, Modelo: **JT8D-17A**, con un empuje máximo de 15.200 a 16.000lbs. El peso máximo de despegue es de 95.028Kg. La aeronave efectuaba un vuelo por carga desde el Aeropuerto Internacional de Panamá al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI) de Maiquetía. La misma disponía de 37.200 gls. de combustible. Poseía el Certificado de Matrícula y Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, el cual estaban vigentes para el momento del suceso.

Por lo tanto el propietario u operador "**Uniworld Air Cargo Corp**". Mantenían también las AOC (Air Operation Certificate) como No regular de transporte de servicios exclusivo de carga y correo domestico internacional.

La tripulación estaba conformada por tres (3) operadores y un técnico Aeronáutico abordo.

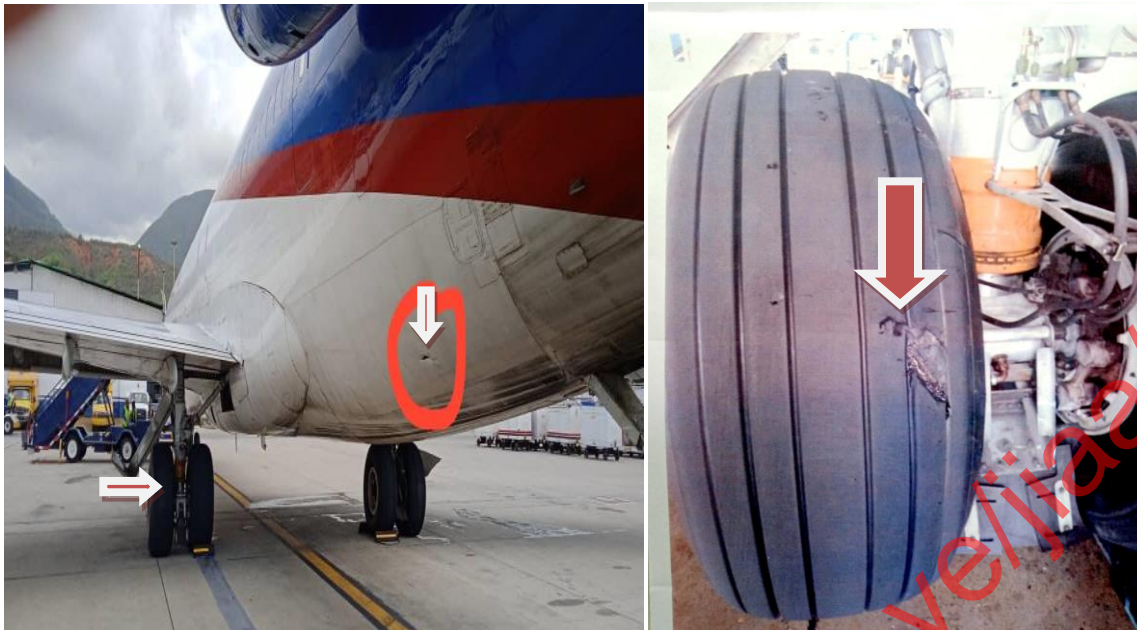
- 1) **Capitán al mando:** Contaba con sus 22.580 hrs totales y en aeronaves de menos peso con 11.500 hrs voladas. En la aeronave del suceso tenia 800hrs totales.
- 2) **Primer Oficial:** Contaba con 600 hrs totales, en modelos de aeronaves de menos peso mantenía 200hrs. y en la aeronave del suceso 280hrs.mantenidas.
- 3) **Ing. de vuelo:** Contaba con 3.680hrs totales, en modelos de aeronaves de diferente modelo mantenía 940hrs totales.

Las condiciones meteorológicas según el METAR de la hora, no eran favorables al momento del aterrizaje 4 millas de visibilidad, lluvia sobre el campo 1.300 FT techo de las nubes, turbulencia moderada y la pista mojada. Para el momento del incidente, se encontraba inoperativo el Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS).

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios, No routine Ítems and ruine Ítems (No rutinarios y rutinarios) a la aeronave, era la **AOC-Nº AAC/EXI/009**, Air Operation Certificate Uniworld Air Cargo Corp. Ubicado en el Aeropuerto Internacional de Tocumen de Panamá.

En 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 solicitó la documentación de la aeronave:
 - Certificado de Matricula.
 - Certificado de aeronavegabilidad
 - Póliza de seguro.
 - Certificado de operación.
 - Certificado de homologación acústica.
 - Factura de combustible.
 - Licencia de estación de radio.
3. Se entrevistó a la Tripulación de mando de la aeronave.
4. Se solicitó la documentación de la aeronave, del piloto y los registros de mantenimiento de la aeronave.
5. Se hizo inspección visual y fijación fotográfica de la condición de la externa de la estructura de la aeronave y cauchos.



1. Figura de los daños de la Aeronave B-727-200 en la pista 10/27 luego del Aterrizaje.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para la elaboración del informe final.

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 JIAA/NAI 026/2022, reportando al sistema "ADREP" de la **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)**. Notificación vía correo electrónico a las Autoridades de Investigación de Accidentes de los Estados interesados, por el Estado de Diseño y el Estado de fabricación de la aeronave a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

La información aquí suministrada es emitida por la **Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte**. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs).

Caracas, 01 de Junio 2022