

EXPEDIENTE 035/2023

# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE SCF-PP

**MATRÍCULA:** HK5216

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** BOEING AIRCRAFT  
CO

**MODELO:** 727-227

**SERIAL:** 21996

**EXPLOTADOR:** AEROSUCRE, S.A.

**LUGAR:** AEROPUERTO INTERNACIONAL "LA  
CHINITA", MARACAIBO, ESTADO ZULIA (SVMC)

**FECHA:** 19/06/2023

**HORA:** 18:00 UTC



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

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 035/2023

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° **035/2023**, 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.**

El 19 de junio de 2023 a las 18:00 UTC, la aeronave matrícula HK5216, fabricante: BOEING AIRCRAFT CO, Modelo: 727-227, Serial: 21996, propiedad de AEROSUCRE, S.A, con plan de vuelo desde Aeropuerto Internacional "La Chinita", Maracaibo, Estado Zulia (SVMC), con destino al Aeropuerto Internacional "El Dorado", ubicado en Bogotá, Colombia (SKBO), con cinco personas a bordo (piloto, copiloto, ingeniero de vuelo, técnico de mantenimiento aeronáutico, despachador), posterior al despegue la tripulación de mando observa que se enciende la indicación de fuego en el motor #1, por lo que inmediatamente informan a los servicios de tránsito aéreo de la situación y notifican la decisión de retornar al aeropuerto de salida, aterrizando sin novedad y resultando los tripulantes ilesos y la aeronave con la información antes mencionada.

La aeronave es un trimotor terrestre propulsado por motores Turbina, fabricado por BOEING AIRCRAFT CO, modelo 727-227, serial N° 21996, categoría transporte, Certificado Tipo FAA A3WE Revisión 19 de fecha 20 de febrero de 1991, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados debajo de las alas, son PRATT & WINNEY, modelo JT8D-11 con un empuje máximo de 15000 lbs cada uno. El peso máximo de despegue es de 160,000 lb (73,000 kg).

La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad emitidas por la Unidad Administrativa especial de aeronáutica Civil como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso comercial.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la Empresa Aerosucre, S.A, ubicada en el Aeropuerto Internacional "El Dorado", ubicado en Bogotá, Colombia (SKBO).

La organización de Mantenimiento que se encargara de las revisiones, reparaciones y mantenimiento de la aeronave será Empresa Aerosucre, S.A, ubicada en el Aeropuerto Internacional "El Dorado", ubicado en Bogotá, Colombia (SKBO).

El piloto con 55 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Unidad Administrativa especial de aeronáutica Civil, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- B727 Capitán/ PIC

El copiloto con 46 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Unidad Administrativa especial de aeronáutica Civil, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Monomotores tierra hasta 5700 kgs.
- Multimotores tierra hasta 5700 kgs.
- Vuelo Instrumental / Instrumental Flight
- Dash-8 Copiloto/ SIC
- B737-NG Copiloto/ SIC
- B727 Copiloto/ SIC

Las condiciones meteorológicas eran de vientos de 0 KT, visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.



En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Notificación del suceso.
- Solicitud de la documentación completa de la tripulación a bordo:
  - Licencias.
  - Cedula de identidad.
  - Certificados Médicos.
  - Copias de las bitácoras.
- Reporte de mantenimiento y registros de mantenimiento.
- Entrevista a la tripulación.
- Documentos del explotador:
  - Certificado de matrícula.
  - Certificado de Aeronavegabilidad.
  - Homologación Acústica.
  - Póliza de Seguros.
  - Plan de vuelo.
  - Manifiesto de pasajeros.
- Se realizó el Caza Fallas del Sistema de Control de Sangrado de Alta Presión (High Pressure Bleed-Air Control System), Manual de Mantenimiento (AMM) 36 – 12 – 01 pág. 101. (Imagen 1). Encontrando una fuga neumática por una abrazadera floja en la conexión de la válvula de sangrado del sistema neumático del motor #1. (Imagen 2 y 3).



HIGH PRESSURE BLEED-AIR CONTROL SYSTEM – TROUBLESHOOTING

1. General

A. Troubleshooting the high pressure bleed control system involves the pneumatic, cooling packs and bleed air precooler systems. An understanding of how the different components are interrelated as well as the function of each is needed to locate and correct problems.

- (1) Troubleshooting with engine running provides a method of troubleshooting the entire system. This method requires the installation of a temperature sensing probe and indicator prior to running of the engines.
- (2) Troubleshooting with test set provides a method of isolating a component of the high pressure bleed control system through the use of test ports so that a quick check of the component may be made without removing it from the airplane or having the engines running.
- (3) Both procedures are applicable to either engine No. 1 or 3 bleed air.

2. Troubleshooting with Engines Running

A. General

- (1) Troubleshooting of the high pressure bleed control system is performed with engine No. 1 running, left air conditioning pack on and in full cooling position.
- (2) Electrical power must be furnished from the engine generator and the ground electrical power supply must be disconnected.
- (3) The overtemperature switch from duct, downstream of precooler, must be removed and replaced with a temperature sensing probe with remote indicator installed in the control cabin prior to starting the engine.
- (4) The following troubleshooting chart is for left side pneumatic system which is supplied by engine No. 1 bleed air. The test for engine No. 2 is similar.

B. Equipment and Materials

- (1) Remote Reading Temperature Measuring Equipment – 0 to 500°F range, with sensing probe adapted to mount through AN810050-8 boss

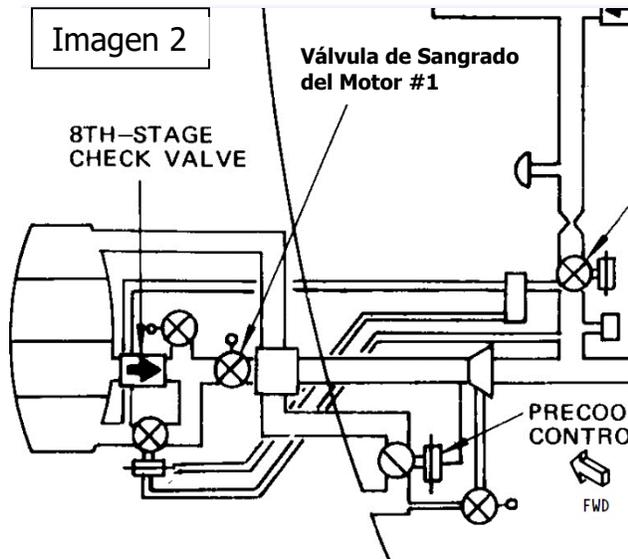
C. Troubleshooting Chart

3. Troubleshooting with Test Set

A. General

- (1) The modulating and shutoff valve, pressure regulator, and flow control modulating and shutoff valve have test ports so that a quick check of the component may be made without removing it from the airplane.

**Imagen 1. Caza Fallas del sistema de control de sangrado de alta presión.**

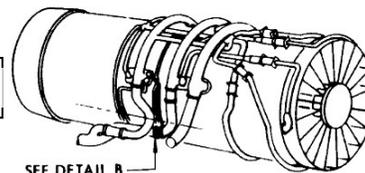
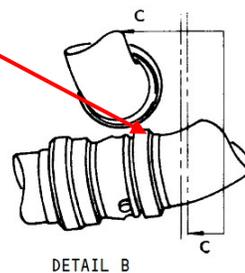


**Imagen 2. Detalle de ubicación de la válvula de sangrado del sistema neumático del Motor #1.**

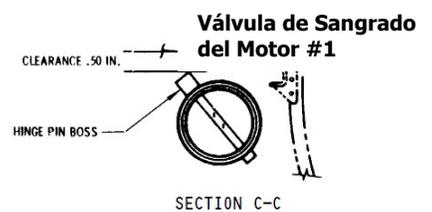
**Imagen 3. Detalle de conexión de válvula de sangrado**

**Imagen 3**

**Abrazadera Floja**



ENG NO. 1 (ENG NO. 3 OPPOSITE)



- Se realizó ajuste de la abrazadera, luego prueba de encendido y acelerado de los motores, sin encontrar variaciones en los parámetros admitidos.

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 del formulario MPPT-JIAA-F014 correspondiente al expediente N° 035/2023., 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, 23 de junio de 2023



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/jiaac/>

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

María Méndez De Santis