

EXPEDIENTE 029/2024

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE SCF-NP

MATRÍCULA: HK5370

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BOEING AIRCRAFT
CO.

MODELO: 737-301

SERIAL: 23260

EXPLOTADOR: AEROSUCRE, S.A.

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "ARTURO
MICHELENA", VALENCIA, ESTADO CARABOBO (SVVA)

FECHA: 17/08/2024

HORA: 18:00 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 029/2024

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° 029/2024**. 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 17 de agosto de 2024 a las 18:00 UTC, la aeronave matrícula HK5370, fabricante: BOEING AIRCRAFT CO, Modelo: 737-301, Serial: 23260, propiedad de AEROSUCRE, S.A, con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena", ubicado en Valencia, Estado Carabobo (SVVA), 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 y despachador), posterior al despegue la aeronave es autorizada a proceder por la salida instrumental Nosca y libre ascenso al nivel de vuelo FL360 al alcanzar el nivel autorizado la tripulación de mando oye un fuerte ruido y observan que la ventana L2 estaba agrietada inmediatamente se realizan las listas de chequeo y se verifica el sistema de presurización el cual se encontraba sin novedad sin embargo el Cap. al mando toma la decisión de retornar al aeropuerto de Valencia aterrizando sin novedad, resultando los tripulantes ilesos y la aeronave con daños menores.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores Turbina, fabricado por BOEING AIRCRAFT CO, modelo 737-301, serial N° 23260, 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;



REPÚBLICA DE COLOMBIA (REPUBLIC OF COLOMBIA) UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL (CIVIL AVIATION AUTHORITY OF COLOMBIA) CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESTÁNDAR (STANDARD AIRWORTHINESS CERTIFICATE)		
1. NACIONALIDAD Y MATRÍCULA (NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS) HK-5370	2. FABRICANTE Y MODELO DE LA AERONAVE (MANUFACTURER AND MODEL) BOEING / 737-301	3. SERIE NÚMERO DE LA AERONAVE (AIRCRAFT SERIAL NUMBER) 23260
4. CATEGORÍAS (CATEGORIES) TRANSPORTE		
5. AUTORIDAD Y BASES PARA SU EXPEDICIÓN (AUTHORITY AND BASIS FOR THE ISSUANCE) Este certificado de Aeronavegabilidad se expide de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 07 de diciembre de 1944, los artículos 1782 y 1790 del Código de Comercio y certifica que en la fecha de expedición la aeronave fue inspeccionada y se encontró de conformidad con su certificado tipo, está en condiciones de operación segura y reúne los requisitos aplicables del código de aeronavegabilidad. (This airworthiness certificate is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation, dated December 07 of 1944, and articles 1782 and 1790 of the Commercial Law and certifies that on the date of issuance the aircraft has been inspected and found to conform to the type certificate, is in safe operation conditions and meets the requirements of the applicable airworthiness code).		
6. TÉRMINOS Y CONDICIONES (TERMS AND CONDITIONS) A menos que el propietario renuncie a él, sea suspendido o revocado o que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) haya establecido una fecha de expiración (Si se estableció, la validez figurará al respaldo), este certificado será válido siempre que la aeronave sea mantenida y operada de acuerdo con las limitaciones de operación pertinentes conforme a las partes apropiadas de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y la aeronave esté registrada en la República de Colombia. (Unless sooner surrendered, suspended, revoked or a termination date is otherwise established by the UAEAC (Thus, validity will be on the basis, this airworthiness certificate is effective for as long as the operation and maintenance of the aircraft are performed in accordance with the Colombian Aeronautical Regulation (RAC), as appropriate, and the aircraft is registered in the Republic of Colombia).		
7. FECHA DE EXPEDICIÓN (Date of issuance) 14/Dic/2021	8. NOMBRE Y FIRMA DEL INSPECTOR DE SEGURIDAD AEREA - UAEAC (Name and signature of UAEAC - Air Safety Inspector) SEBASTIAN E. MEJIA M	9. DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN (Identification Document) 80656884
Cualquier alteración, reproducción o mal uso de este Certificado será sancionado de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia vigentes. Este certificado debe estar exhibido en la aeronave. (Any alteration, reproduction or misuse of this certificate may be punishable in accordance with the Colombian Aeronautical Regulation (RAC). This certificate must be displayed in the aircraft).		

FORMA RAC 8100-2

Imagen 1: Certificado de Aeronavegabilidad HK 5370.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

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 la Empresa Aerosucre, S.A, ubicada en el Aeropuerto Internacional "El Dorado", ubicado en Bogotá, Colombia (SKBO).

El piloto con 53 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 30 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:

- 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.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la OMAC N° 052 MOONEY C.A:

- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.
- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
- Lista de capacidades aprobada de la OMAC que realizará la reparación.
- Control de Componentes de la Aeronave.
- Registros de Mantenimiento de la Aeronave relacionadas con el evento.
- Ordenes de trabajo y manuales de mantenimiento de la aeronave.

2. Se solicitó copias de los siguientes Documentos al piloto:

- Licencias.
- Certificado médico.
- Cedula de identidad.
- Plan de vuelo.

3. Se realizó la entrevista al piloto y copiloto.



4. Se realizó inspección a la aeronave en conjunto con la OMAC autorizada.
5. Se realizó fijación fotográfica.



Imagen 2: L2 Fracturado HK 5370.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



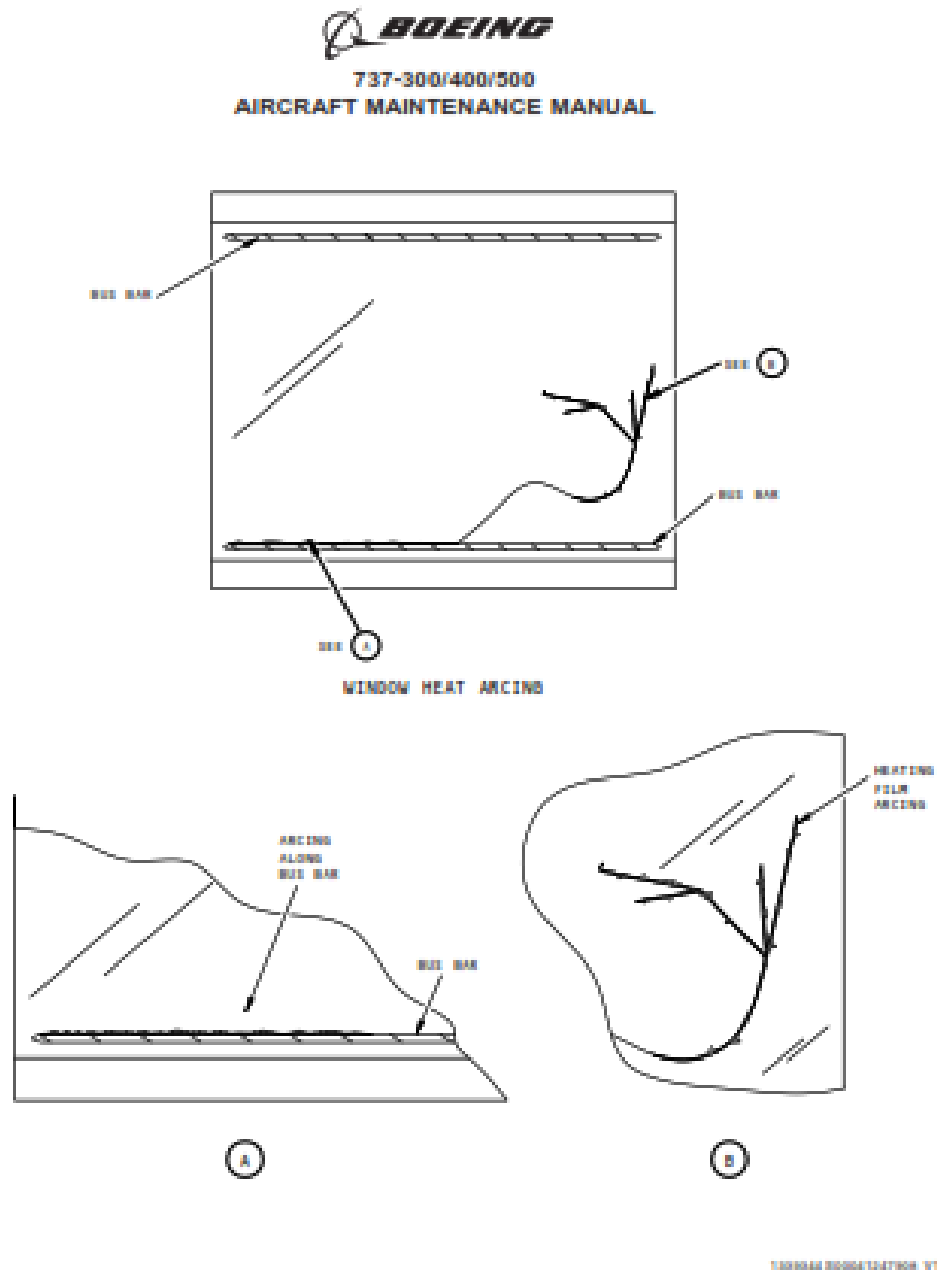


Imagen 3: L2 Fracturado HK 5370.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



Imagen 4: L2 Fracturado HK 5370.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024





Window Heat Arcing
Figure 612/38-11-00-990-822

Imagen 5: Figura de referencia AMM para arco HK 5370.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024



Imagen 6: Instalación de la ventana HK 5370.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



Imagen 7: Ventana Instalada HK 5370.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

6. Se procedió a realizar remplazo de la ventana siguiendo el procedimiento indicado en el AMM 56-11-11, WINDOW NO. 1 - REMOVAL/INSTALLATION pag. 401-423, se realizó los test del window heating system (Operational Test - Control Cabin Window Anti-Icing System, TASK 30-42-11).
7. Se entregó la cesión de custodia total N°032/2024

La Junta Investigadora de Accidentes (JIA), y en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa, pudo determinar lo siguiente:

Al realizar la inspección del área afectada según AMM 56-11-00, pag. 607, se pudo constatar características relacionadas a arco eléctrico en la ventana según lo establece el AMM 56-11-00, pág. 626. Determinándose que la misma se encuentra fuera de limite por lo cual se requería su remplazo.

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° 029/2024., 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.**

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 Agosto de 2024

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>



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