EXPEDIENTE 041/2024

INFORME

INCIDENTE
SCF-PP

MATRÍCULA: HK5239

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BOEING AIRCRAFT CO.

MODELO: 727-223

SERIAL: 22460

EXPLOTADOR: AEROSUCRE, S.A.

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMÓN BOLÍVAR", MAIQUETÍA, ESTADO LA GUAIRA (SVMI)

FECHA: 10/12/2024

HORA: 10:55 UTC



JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL DE VENEZUELA

http://www.inppt.gob.ve

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 041/2024

El presente informe refleja las actuaciones 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.

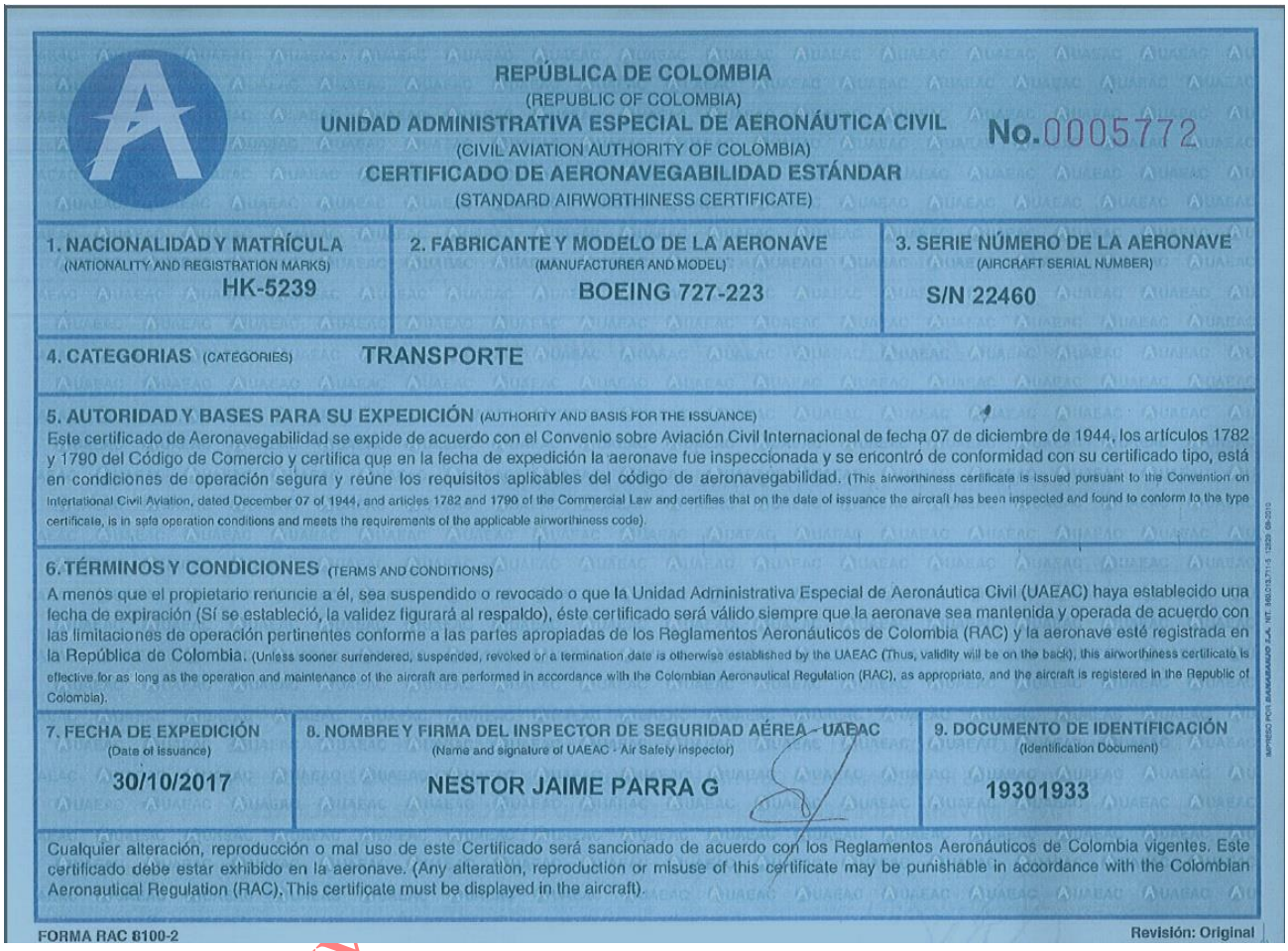
La investigación fue instituida de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de este despacho bajo el **N° 041/2024**, El único objetivo de la investigación es el establecer las causas probables y los factores contribuyentes con la finalidad de tomar medidas apropiadas que puedan 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 10 de diciembre de 2024 a las 10:55 UTC, la aeronave matrícula HK5239, fabricante: BOEING AIRCRAFT CO, Modelo: 727-223, Serial: 22460, propiedad de AEROSUCRE, S.A, con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar”, ubicado en Maiquetía, estado La Guaira (SVMI), con destino al Aeropuerto “Josefa Camejo”, ubicado en Paraguaná, estado Falcón (SVJC), con tres (3) personas a bordo (piloto, copiloto e ingeniero de vuelo), posterior al despegue y durante el ascenso inicial y al ajustar climb thrust se enciende la Engine Strut over heat light del motor el Cap. al mando inmediatamente aplica los procedimientos establecidos en el QRH, sin resultados satisfactorios por lo que toma la decisión de retornar al aeropuerto de salida por la seguridad del vuelo aterrizando sin novedad, con la tripulación ilesa y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave propulsada por 3 motores PRATT & WINNEY, con un empuje máximo de 15000 lbs cada uno modelo JT8D-11 ubicados 2 debajo de las alas y uno en el empenaje. El peso máximo de despegue es de 160,000 lb (73,000 kg).

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

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 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)
No. 0005772

1. NACIONALIDAD Y MATRÍCULA (NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS)	2. FABRICANTE Y MODELO DE LA AERONAVE (MANUFACTURER AND MODEL)	3. SERIE NÚMERO DE LA AERONAVE (AIRCRAFT SERIAL NUMBER)
HK-5239	BOEING 727-223	S/N 22460

4. CATEGORIAS (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 (Sí se estableció, la validez figurará al respaldo), éste 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 back), 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)	8. NOMBRE Y FIRMA DEL INSPECTOR DE SEGURIDAD AÉREA – UAEAC (Name and signature of UAEAC - Air Safety Inspector)	9. DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN (Identification Document)
30/10/2017	NESTOR JAIME PARRA G	19301933

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 Revisión: Original

Imagen 1: Certificado de Aeronavegabilidad HK 5239.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

http://www

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

REPÚBLICA DE COLOMBIA
AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

R0010435

CERTIFICADO DE MATRÍCULA DEFINITIVO

1. MARCA DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA (Nationality and Register Mark)	2. FABRICANTE Y DESIGNACIÓN DE LA AERONAVE DADA POR EL FABRICANTE (Manufacturer and Manufacturer's designation of aircraft)	3. NÚMERO DE SERIE DE LA AERONAVE (Aircraft serial number)
HK-5239	BOEING 727-223	22460

4. NOMBRE DEL PROPIETARIO (Name of Owner): AEROINVERSIONES, S.A.

NOMBRE DEL EXPLOTADOR (Name of Operator): AEROSUGRE S.A.

5. DOMICILIO (Address): SOLEDAD

FECHA DE VENCIMIENTO (Expiration Date): 16/09/2027

6. SE CERTIFICA POR EL PRESENTE QUE LA AERONAVE ARRIBA DESCRITA HA SIDO DEBIDAMENTE INSCRITA EN EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL DE COLOMBIA DE CONFORMIDAD CON EL CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE FECHA 7 DE DICIEMBRE DE 1944 DE ACUERDO CON EL CÓDIGO DE COMERCIO Y LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA - RAC

It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on The National Aeronautic Registry of Colombia, in accordance with Convention on International Civil Aviation dated of 7 december 1944 and with the Code of Commerce and Colombian Air Regulations - RAC)

FIRMA (Signature)

FECHA DE EXPEDICIÓN (Date of Issue): BOGOTÁ, 11/04/2022

María Clara Fosse C.
COORDINADORA GRUPO REGISTRO AERONÁUTICO
Aeronautical Registry Group Coordinator

EL PRESENTE CERTIFICADO DE MATRÍCULA ANULA Y REEMPLAZA EL R0007753, EXPEDIDO EL 11/12/2017 Y TODOS LOS ANTERIORES RESPECTO DE LA AERONAVE **HK-5239**

Imagen 2: Certificado de Matrícula HK 5239.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

http://v

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).

El piloto con 56 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:

- PILOTO 727-200/ PIC

El copiloto con 48 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 5700kgs cop Multimotores tierra hasta 5700kg.
- Instrumentos
- B737-NG Copiloto/ SIC
- B727-200 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° 112 SAS certificada para la inspección:**
   - 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.

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

- 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 al montante del motor N°3.
5. Se realizó fijación fotográfica.

http://iiaac/informes/

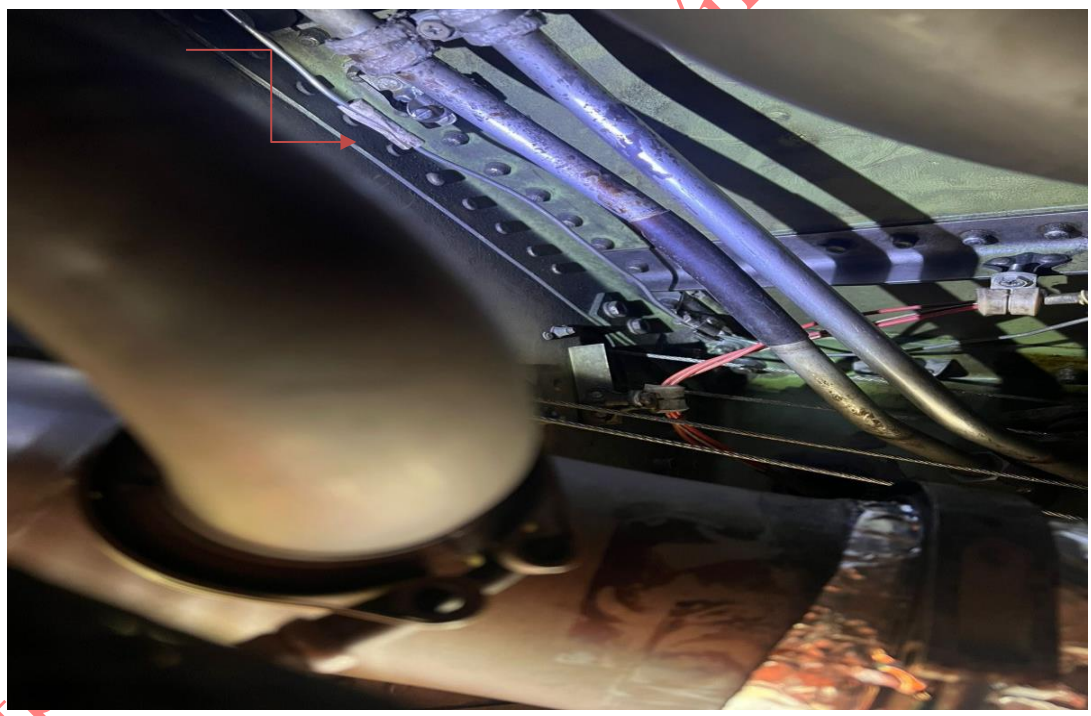


Imagen 3: Sonda sin ajustar motor N°3.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

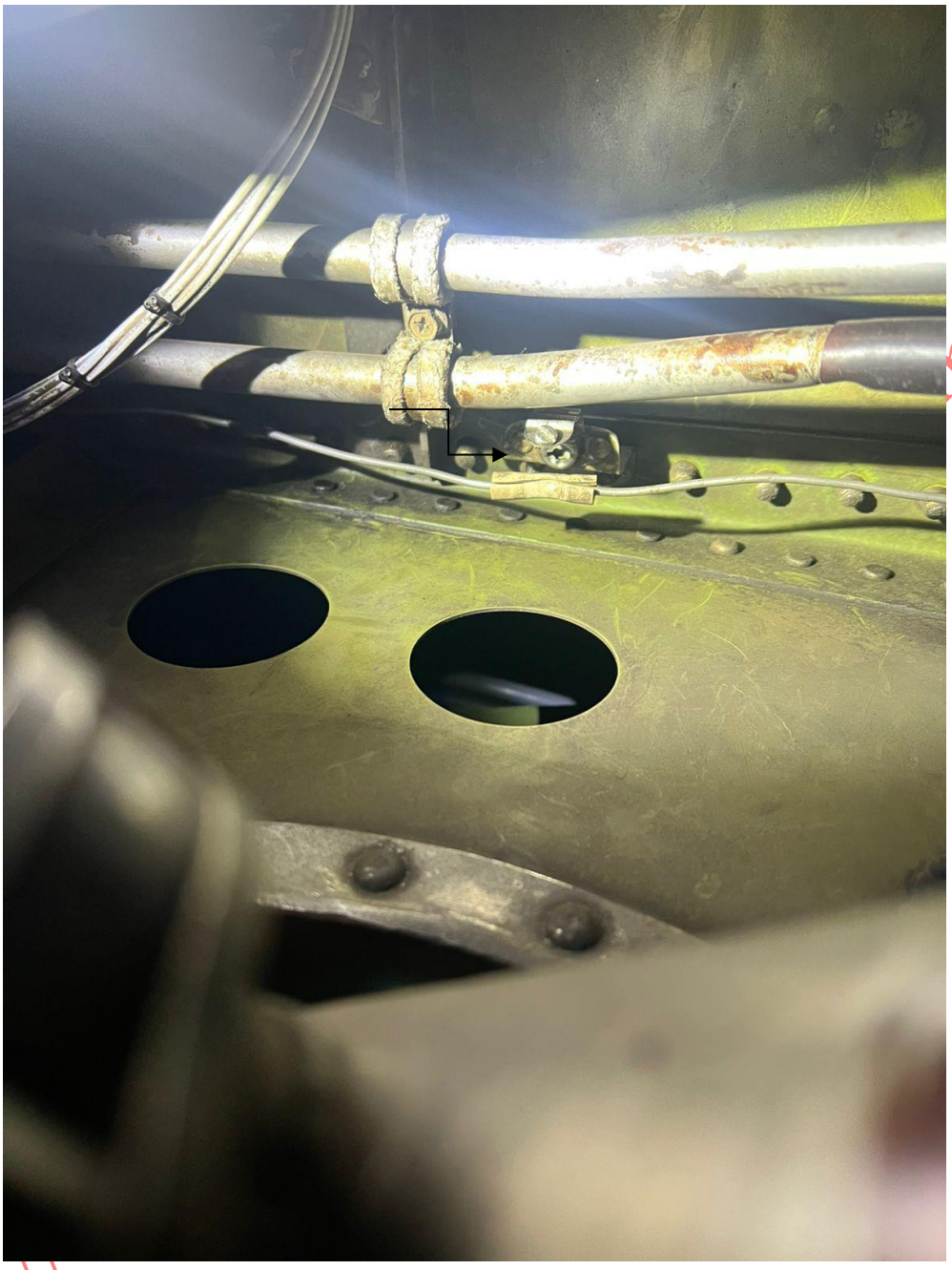


Imagen 4: Sonda sin ajustar motor N°3.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

http://

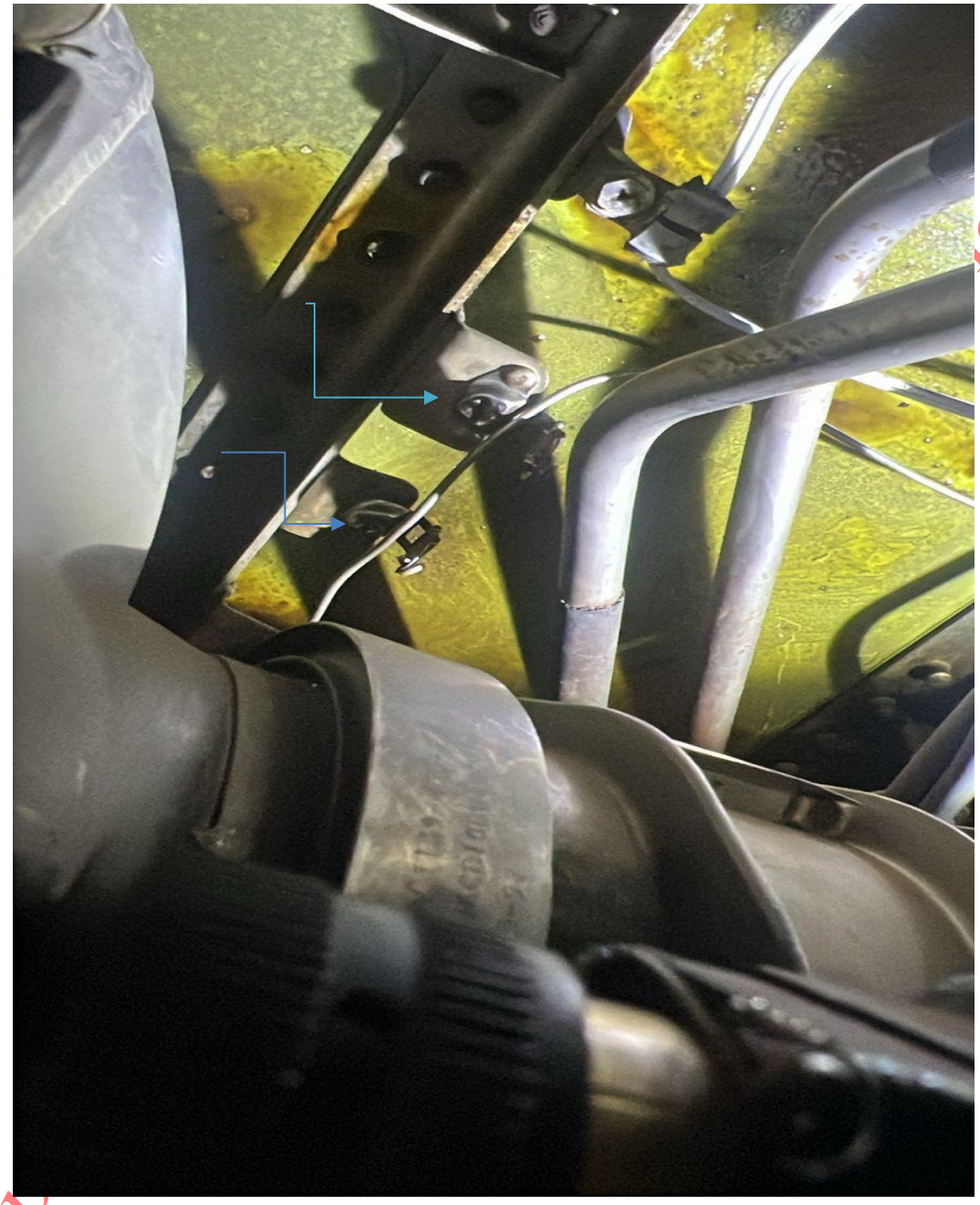


Imagen 5: Sonda sin ajustar motor N°3.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

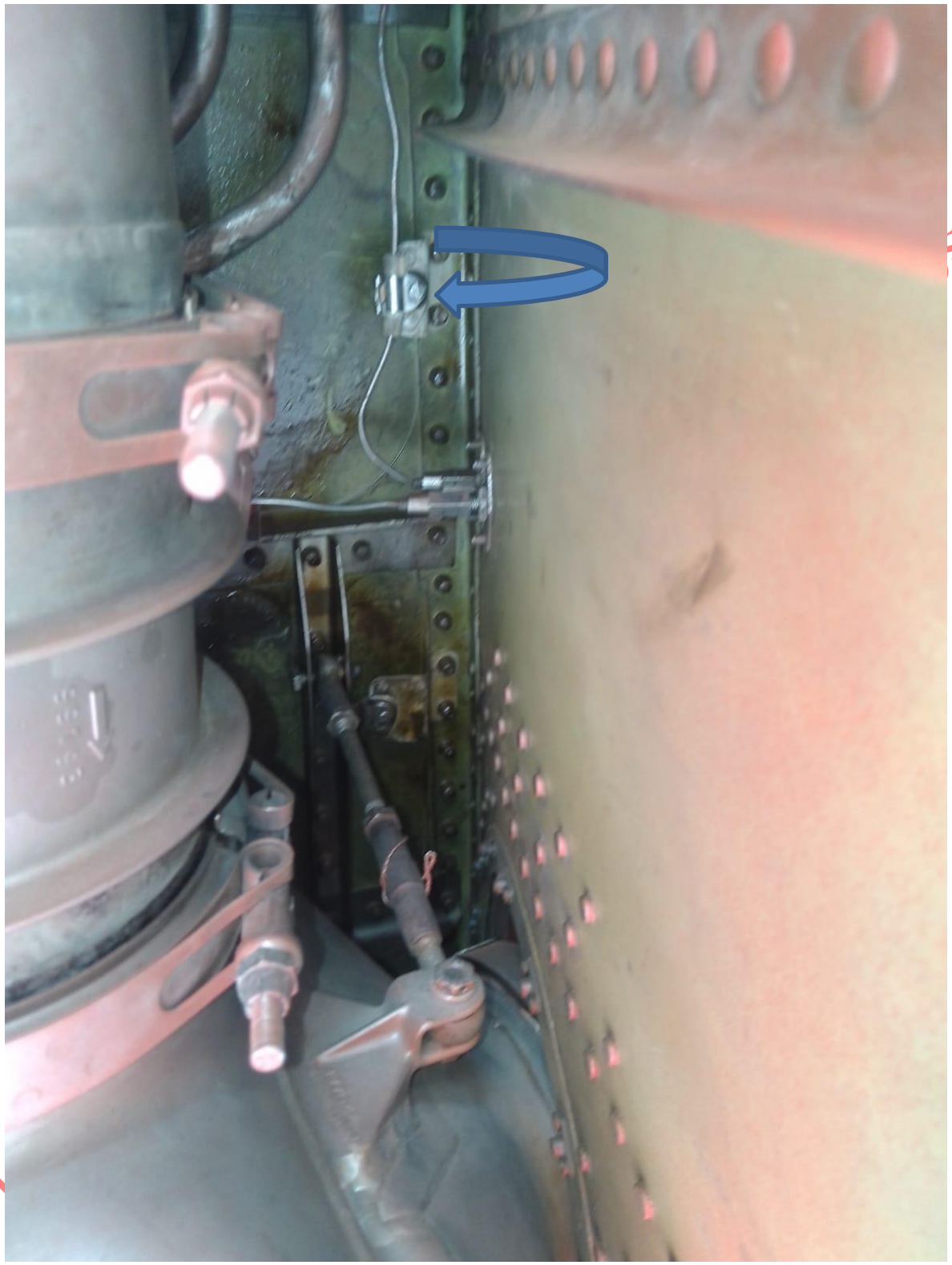


Imagen 6: Ajuste de Sonda HK 5239.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



Imagen 7: Ajuste de Sonda HK 5239.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



Imagen 8: Ajuste de Sonda HK 5239.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024



Imagen 9: Ajuste de Sonda HK 5239.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

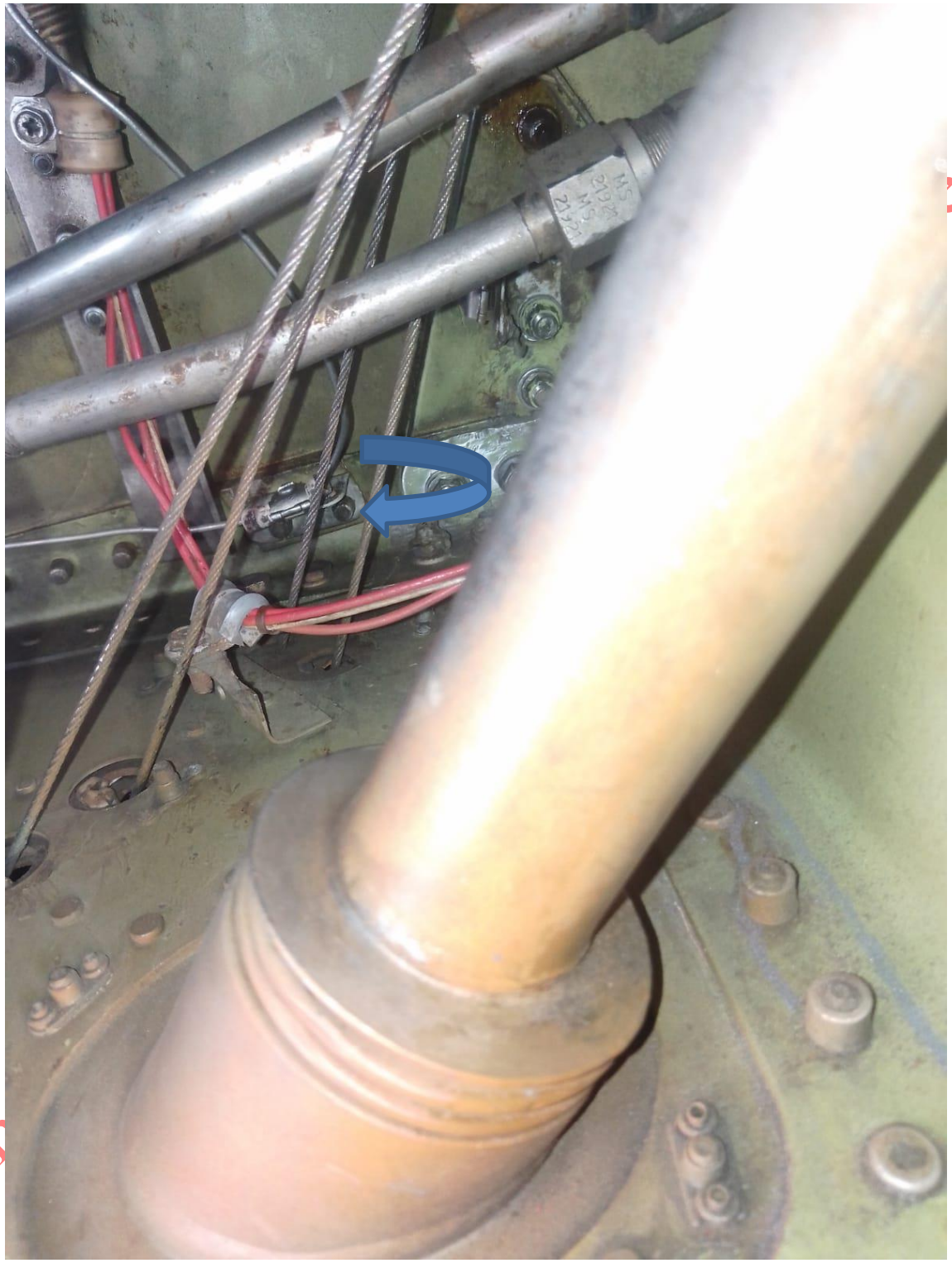


Imagen 10: Ajuste de Sonda HK 5239.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2024

6. Se entregó la cesión de custodia total N°049/2024

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

Al realizar la inspección al montante del Motor N°3 se pudo constatar que en tres zonas de la sonda se encuentran sin ajustar causando que con la vibración se origine un chafing (calentamiento) con la estructura de la aeronave lo que ocasiona el cierre del circuito de la luz de OVERHEAT presentando la luz en cabina. Luego de los ajustes se corrigió la falla.

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° 041/2024**., 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).

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

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, 30 de diciembre 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.gob.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

http://www.mppt.gob.ve/jiaa/informes/