

# INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 017/2019

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECHCRAFT.

MODELO: 95B55

MATRÍCULA: YV1343

EXPLOTADOR: RICARDO KURTEN

LUGAR: PLAYA MAJAGUA, EDO. MIRANDA, REPÚBLICA BOLIVARIANA  
DE VENEZUELA

FECHA: 20 DE MAYO DE 2019.

HORA: 16:40 UTC

## **INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

### **JIAAC EXPEDIENTEN°017/2019**

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL/DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** 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 de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N°017/2019,

. 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 en todas las experticias necesariamente 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 y puede contener errores, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El 20 de mayo de 2.019 a las 15:35 UTC, la aeronave matrícula YV1343, de uso privado tripulado por un piloto, despegó desde la pista del Aeródromo El Gran Roque (SVRS) en el Territorio Insular Francisco de Miranda, con el objeto de transportar cuatro pasajeros hasta el Aeropuerto Metropolitano (SVMP) en la ciudad de Ocumare del Tuy, estado Miranda. A las 15:40 a 10 Mn de SVRS con 6000 ft de altura se cambió de la frecuencia de SVRS (123.4Mhz), a la frecuencia (125.2Mhz) del Centro de Control de Área de Maiquetía (ACC SVMI), solicitando autorización para subir al nivel de 8500 ft, siendo autorizado. Volando en ruta al nivel mencionado, el motor izquierdo de la aeronave se apagó y el piloto intentó reencenderlo.

Como el motor no reencendió, el piloto decidió asegurar el motor y llamar al Centro de Control de Área de Maiquetía (ACC SVMI), para cancelar su destino al Aeropuerto Metropolitano (SVMP) y proceder al Aeropuerto de Higuero (SVHG) sin notificar el motivo de su requerimiento ni estimar tiempo para su arribo al nuevo destino. Al intentar el Centro de Control de Área de Maiquetía (ACC) hacer el contacto con la aeronave esta no respondió, tampoco respondió al llamado de aeronaves cercanas en la frecuencia 125.2 MHz, La última posición según lo indicado en la revisualización de la traza Radar, de la aeronave YV1343 fue lateral a la posición DALSI en el

radial 334° a 30 NM del VOR de Cabo Codera (CBC). Volando con un motor apagado rumbo al Aeropuerto de Higuero (SVHG) se quedó sin energía eléctrica la aeronave y a 10 NM de Higuero, el piloto decidió bajar el tren de aterrizaje usando el procedimiento manual. Con el tren de aterrizaje desplegado se apagó el motor derecho, decidiendo el piloto descender para realizar un amarizaje de emergencia en una playa a 9 NM de SVHG. El piloto intentó amarizar la aeronave con ambos motores apagados, el tren de aterrizaje desplegado, los flaps arriba y con viento de cola. La aeronave impactó con el agua en la playa Majagua del estado Miranda, a 15 mts aproximadamente de la orilla. Resultaron los cuatro pasajeros con lesiones graves y el piloto ileso. Al perder la comunicación con la aeronave, el Centro de Control de Área de Maiquetía (ACC SVMI) inició el protocolo de emergencia declarándola en fase de ALERFA. Se estableció contacto con TWR SVMP; TWR SVHG, APP SVCS, APP SVBC Y APP SVMG, pero ningún de estas estaciones tuvo información alguna de la ubicación del YV1343, declarándose a las 17:10 la fase de DETRESFA y se activó al Servicio de Búsqueda y Rescate (SAR). Los restos de la aeronave y los sobrevivientes fueron localizados a las 20:45 por la aeronave YVO164, iniciando la evacuación de los sobrevivientes a las 22:01.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores recíprocos, de 05 pasajeros y 01 piloto, fabricado por Beech Aircraft Co., modelo 95B55, serial N° TC1384, categoría normal, Certificado Tipo FAA 3A16, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados en las alas, son marca Continental, modelo IO-470-L con potencia máxima de 265 HP. El peso máximo de despegue es de 5.000 lb (2.270 kg). La aeronave disponía de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radiocomunicación emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso privado y la Organización de Mantenimiento Aeronáutico que solicitó la certificación de aeronavegabilidad fue la OMAC N 52 Aeroservicios Daytona C.A.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial – Avión y habilitación en Monomotores Terrestres (C172), Multimotores Terrestres (BE55), emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 34 años, experiencia de vuelo de 760 horas.

Las condiciones meteorológicas eran aptas para las operaciones aéreas bajo reglas de vuelo visual VFR en la zona para el momento del accidente.

En el proceso de investigación se realizó el levantamiento del sitio del suceso, registro fotográfico de los restos, revisión de los registros de mantenimiento (OMAC) de la aeronave. Se revisaron los registros y actuaciones del Servicio de Navegación Aérea y del Servicio de Búsqueda y Rescate del INAC. Se solicitó al área de licencias aeronáuticas la documentación del cap. al mando. El piloto fue entrevistado y se revisaron sus documentos y registros de vuelo. Se le solicitó al INAC a través de la Sección de Medicina Aeronáutica, la evaluación de las condiciones Psicofísicas del piloto posteriores al accidente, estando el piloto en condiciones aptas. Se le impartió al piloto una charla de seguridad operacional por parte de la gerencia general de seguridad aeronáutica del INAC. Los restos de la aeronave en la playa Majaguas no pudieron ser recuperados por lo difícil del acceso al sitio.

Se solicitó al propietario y al piloto suministrar información de los pasajeros involucrados en el accidente, al contactarlos para realizarles una entrevista como testigos del suceso, se negaron argumentando que no deseaban ser entrevistados por la JIAAC.

Se realizó una reunión con personal de la Unidad de Siniestros y de la Delegación de Higuero del CICPC con relación al caso del YV1343. Allí se aclaró que la investigación que realiza la JIAAC es de carácter técnico, en el contexto de la seguridad de las operaciones aéreas y busca encontrar las causas de los accidentes, para la formulación de recomendaciones que permitan prevenir que ocurran nuevos accidentes. La inquietud del CICPC partía del hecho que la Delegación de Higuero viene realizando una investigación de la aeronave YV1343, su explotador y sus pilotos, por su empleo en actividades presuntamente de transporte de mercancías ilegales y utilización de pistas clandestinas.

En base a los resultados de la investigación hasta ahora realizada se puede establecer como probable causa del accidente la operación inadecuada de la aeronave sin revisar las limitaciones de la aeronave establecidas por el fabricante, no haciendo uso adecuado de las recomendaciones de empleo establecidas en el manual de vuelo de la aeronave Baron Beech 95B55, que ocasionaron el apagado de los motores y la pérdida de energía eléctrica a bordo, siendo factor contribuyente las decisiones inadecuadas tomadas por el piloto de amarizar de emergencia teniendo los motores apagados con el tren de aterrizaje desplegado y además con viento de cola.

Recomendaciones:

Al piloto: reentrenamiento en la operación de multimotores terrestres, reentrenamiento en la aeronave Beech 95B55, entrenamiento de procedimientos para realizar vuelos con motores apagados y para realizar amarizajes.

De Conformidad con lo establecido en el Capítulo 4 del Anexo 13 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, se generaron las notificaciones siguientes: Notificación del Suceso a través de formulario JIAA/NAI , reportando al sistema "ADREP" y a 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 a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de Norte América.

La información aquí suministrada es emitida por la Dirección General Oficina Administrativa para la Seguridad del Transporte. Todos los tiempos horarios reflejados en este reporte están indicados en UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs). 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, 25 de mayo de 2020