

INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 056/2019

ACCIDENTE DE AVIACIÓN

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT CORP.

MODELO: A100

MATRÍCULA: YV1104

EXPLOTADOR: REPRESENTACIONES AERO3, C.A

LUGAR: CERCANIAS DEL AEROPUERTO OSCAR MACHADO ZULOAGA

FECHA: 19 DE DICIEMBRE DE 2019

HORA: 21:52 UTC

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 056/2019

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA DE ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE / JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES 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 establecida de conformidad con el anexo 13 de la OACI y cursa en los registros de ese despacho bajo el N° 056/2019, 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 determinación de culpas o responsabilidades, razón por la cuales 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, **ésta información está sujeta a cambios y puede contener errores, cualquier error presente en este informe preliminar, será corregido cuando el informe final haya sido terminado.**

El día 19 de diciembre 2019 la aeronave con Matrícula: **YV1104**, Marca: **BEECH AIRCRAFT CORPORATION**, Modelo: **A100**, Serial: **B231**, propiedad de Representaciones Aero3, C.A., despegó del Aeropuerto de Guasipati (SVGT) con destino al Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga (SVCS), con un (1) piloto y ocho (8) pasajeros. Al iniciar las comunicaciones con el Control de Aproximación del Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga (SVCS), la tripulación notifica encontrarse a 25NM del punto de reporte obligatorio "PAVÓN" con 7.000'ft, correspondiente al procedimiento **RNAV(GNSS) Z RWY 10**, en el segundo contacto notifica encontrarse a 15MN antes de la posición "PAVON" manteniendo una altitud de 7.000'ft, la controladora hace un llamado al YV1104 para saber la distancia a la que se encuentra con respecto a la posición PAVON, el piloto informa encontrarse a 12NM de la posición PAVON con 7000ft, la controladora le instruye a mantener 7000ft y notificar en la posición PAVON y le da **información sobre las condiciones meteorológicas a las aeronaves procediendo inbound; pista tapada, lluvia sobre el campo y visibilidad reducida sobre el campo**, posteriormente la controladora instruye al YV1104 para que continúe el descenso hasta 6000ft y que notifique

posición PAVON adicionalmente le da información de tránsito esencial, el piloto colaciona el descenso hasta 6000ft e informa que se encuentra a 1NM de la posición PAVON, el piloto solicita confirmación del QNH a lo cual la controladora le indica 1014 mb, el piloto colaciona 1014, la controladora solicita la posición del YV2573, pero el YV1104 notifica estar sobre la posición "ERIZO", a lo cual la controladora le informa que standby para verificar posición e intenciones de la aeronave que le precede, luego la controladora instruye al piloto del YV1104 para que notifique en la posición BAGRE y pista a la vista y le reitera la información de las condiciones meteorológicas "Fuerte Lluvia sobre el campo" el YV1104 informa que se encuentra a 1MN de la posición "BAGRE", la controladora le da información de tránsito esencial de la aeronave que le precede la cual circula el campo motivado a las condiciones meteorológicas adversas y procede a la posición pargo con 5900ft, el piloto del YV1104 notifica chequeando "BAGRE", la controladora le instruye notifique pista a la vista, pista libre a lo que responde la tripulación te llamo con el campo el YV1104, la controladora le informa sobre la posición del YV2573 el cual se encontraba volando hacia santa teresa en ascenso para 7000ft a lo cual el piloto colaciona en cuenta YV1104 a las 21:52 UTC fue la última comunicación del YV1104 que se escucha entre cortado. La controladora realizó varios intentos de comunicación con la aeronave siendo infructuoso y pidió el apoyo a otras aeronaves, siendo insatisfactorios, posteriormente se declaró la Detresfa para activar el servicio de búsqueda y salvamento. La aeronave impacto contra el terreno, resultando su tripulación y pasajeros con lesiones mortales y la aeronave destruida.

La aeronave es un King A100, fabricado por Beech Aircraft Corp, con dos (2) motores Turboprop instalados, Marca: Pratt & Whitney Canadá, modelo: PT6A-28, seriales: PC-E50245/P50795, categoría Normal, Certificado Tipo, A14CE, con tren de aterrizaje tipo retráctil, con un empuje máximo por cada motor de 680Hp. El peso máximo de despegue es de 4756Kg. Disponía de Certificado de Matrícula y Certificado de Aeronavegabilidad Estándar ambos vigentes, emitidos por el INAC como Autoridad Aeronáutica del estado de matrícula.

La Organización de Mantenimiento Aeronáutico "JETWILL" C.A. OMAC-Nº 182, es la responsable del mantenimiento y los servicios de la aeronave.

La tripulación de vuelo estaba conformada por un piloto, el cual poseía certificación médica, licencia aeronáutica y la Carta de Autorización de Vuelo Instrumental en operaciones de Navegación basado en el Performance (PBN) vigentes, emitidas por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matricula conforme a la normativa internacional vigente, el piloto tenía

una experiencia en horas totales de vuelo de 10.752 hrs. Aproximadamente para el momento del accidente.

Las condiciones meteorológicas, eran adversas al momento del accidente, se mantenía bajos las mínimas en el campo para las operaciones bajo reglas de vuelo visuales (VFR).

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades preliminares:

- Videos y Registros fotográficos de la aeronave en el sitio del impacto.
- Recolección de las siguientes evidencias; (altímetro, GPS, Brújula, ELT y CVR)
- Revisión documental de la aeronave (documentos consignados para renovación del certificado de aeronavegabilidad)
- Revisión documental de los registros de mantenimiento de la OMAC.
- Revisión documental de los registros de Licencias y Medicina Aeronáutica del piloto.
- **Se pudo constatar que los equipos de radio ayudas, Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS), Radio Omni Direccional de Alta Frecuencia (VOR) y los equipos de ayuda visual Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión (PAPI) y las luces de aproximación del aeropuerto, se encontraban fuera de servicio al momento del accidente.**
- Se solicitó al Servicio a la Navegación Aérea transcripción de las grabaciones, revisualización, registro oficial, strips e informe del controlador de guardia.
- Se citó a la controladora de guardia del control de aproximación, a la Junta Investigadora, para que rindiera declaraciones sobre el suceso.
- Se realizó reunión con el Representante de la empresa.
- Se realizaron Coordinaciones para la ejecución de las experticias al GPS encontrado en el sitio del accidente, en una OMAC especializada en aviónica.
- Se realizaron las Coordinaciones para la descarga, análisis y transcripción del CVR.

Factores Contribuyentes:

- Continuación de una aproximación instrumental por debajo de los mínimos publicados con referencias visuales inadecuadas.
- Operación con reglaje incorrecto del altímetro.
- Condiciones Meteorológicas Adversas.

Tareas pendientes de la investigación:

Se está a la espera de los resultados de las experticias técnicas del **GPS** y del **CVR** para su respectivo análisis y determinación de las causas probables del suceso, así como la recolección de nuevas evidencias en el sitio del suceso.

Se espera por los resultados de los protocolos de autopsia de la tripulación por parte del Ministerio Público.

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 056/2019, 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. Por el estado de diseño y fabricación de los motores fue notificado a la Transportation Safety Board of Canadá (TSB) de Canadá.

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 UTC; (Hora legal de Venezuela es UTC-4,00 hrs)

Caracas, 16 de Enero 2020