



INFORME PRELIMINAR

EXPEDIENTE 017/2019

ACCIDENTE AVIACIÓN

AERONAVE MARCA **BEECHCRAFT**, MODELO **95-B55**,

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 PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIAA EXPEDIENTE N° 017/2019

El presente informe es un resumen de las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL/DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE** adscrita al **MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE**, en relación con las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación instaurada.

La investigación fue 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 2019 a las 15:33 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 10NM de SVRS con 6000 ft de altura se cambia de la frecuencia de SVRS (123,4), a la frecuencia del ACC SVMI (125.2) solicitando autorización para subir a nivel de 8500 ft siendo autorizado. En ruta a nivel establecido, el motor izquierdo de la aeronave se apagó intentando el piloto reencenderlo. Como el motor no reencendió, el piloto decidió asegurar el motor, haciendo el reporte de cancelar destino a SVMP para proceder a Higueroite (SVHG) sin notificar motivo ni estimado de arribo. Al intentar el ACC de hacer contacto con la aeronave esta no respondió, tampoco respondió llamado de las aeronaves cercanas en la frecuencia 125,2 MHz. La última observación de radar de la aeronave YV1343 ocurrió lateral a la posición DALSI en el radial 334° a 30 NM del VOR de Cabo Codera (CBC). Volando con un motor apagado rumbo a SVHG se queda sin energía eléctrica la aeronave y a 10 Nm de Higueroite decide el piloto 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 millas de SVHG. La aeronave intentó amarizar con el tren desplegado, con los flap arriba y con viento de cola, impactando 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 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 ninguna de estas estaciones tenía información alguna de la ubicación del YV1343, declarándose a las 17:10 la fase de DETRESFA activando al Servicio de Búsqueda y Rescate. Los restos de la aeronave y los sobrevivientes fueron localizados a las 20:45 por la aeronave de rescate YVO164, iniciando la evacuación de los sobrevivientes a las 22:01.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores a pistón, de 06 ocupantes incluido un 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 uno en el ala derecha y otro en el ala izquierda, son Continental IO-470-L con una potencia



máxima de 265 HP, sus hélices son fabricadas por Hartzell, modelo BHC-C2YF-2CHUF. El peso máximo de despegue es de 5.000 lb. 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 era de uso privado y como tripulación contaba con un piloto. La Organización de Mantenimiento Aeronáutico que solicitó la certificación de aeronavegabilidad fue Aeroservicios Daytona, C.A. OMAC N 52.

El piloto poseía certificación médica, licencia de Piloto Comercial y habilitación en multimotores y monomotores terrestres, y en el tipo de aeronave BE55 y C172, emitidos por el INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula, conforme a la normativa internacional vigente, con edad de 34 años y experiencia de vuelo de 760 horas. Las condiciones meteorológicas eran favorables para la realización de vuelos bajo reglas de vuelo visual VFR.

Se realizó levantamiento del sitio de suceso, revisión de los registros de mantenimiento de la aeronave, revisión de los registros y actuaciones del servicio de navegación aérea, entrevista, revisión de documentación y registros del piloto. Aún está pendiente entrevistar a los pasajeros y revisar resultados del examen de condiciones psico-fisiológicas del piloto. Actualmente se está planificando el rescate de los restos de la aeronave para realizar experticias de los motores y hélices.

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 004/2019, 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 DGST, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 04 de julio de 2.019