

**EXPEDIENTE: 066/2022**

# INFORME PRELIMINAR

**CLASIFICACIÓN DEL SUCESO: ACCIDENTE**  
**TAXONOMÍA: CFIT**

**MATRÍCULA: YV 2052**  
**FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT COMPANY**  
**MODELO: F33A**  
**SERIAL: CE1501**  
**EXPLOTADOR: VON FEDAK STILLFRIED, ANDRAS ORBAN**  
**LUGAR: SECTOR LAS CULEBRILLAS, TOPO AYALA.**  
**FECHA: 03/11/2022**  
**HORA: 15:46UTC**



**JUNTA INVESTIGADORA**  
**DE ACCIDENTES**



## **INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN** **JIAAC EXPEDIENTE N°066/2022**

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES** 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°066/2022**. 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 proceso de investigación se encuentra en su fase de desarrollo y ejecución; por lo tanto, **esta información preliminar está sujeta a cambios y puede contener errores**, cualquier error presente en este informe será corregido cuando el informe final haya sido terminado.

El **03 de Noviembre del 2022**, a las **14:40 UTC** la aeronave matrícula **YV2052**, fabricante **Beech Aircraft Corporation**, modelo: **F33A**, serial: **CE1501**, propiedad: **Von Fedak Stillfried, Andras Orban**, despegó desde el Aeródromo **“Subtte. Néstor Arias”** ubicado en **San Felipe, Estado Yaracuy**, hacia el **Aeropuerto Internacional “Oscar Machado Zuloaga”** el **Caracas (SVCS)** ubicado en **Charallave, Estado Miranda**, con 01 persona a bordo y 171.78 litros de combustible.

**A las 15:39 UTC**, el piloto del **YV2052 BE33 (Bonanza)** en ruta **San Felipe-Caracas (SVSP-SVCS)**, realiza su primer contacto con el Control de Aproximación Tuy a unas 20 NM aproximadamente, con una altitud de 9000 pies (FT). El Controlador de Tránsito Aéreo (**CTA**), del Control de Aproximación Tuy, **procedió autorizar el descenso** para la altitud de tránsito hacia el aeropuerto **Caracas (SVCS)** indicándole que la mejor entrada era al **Sur de la Estación** aproximadamente por **Charallave**.



A las **15:40 UTC**, el piloto del **YV548T B407**, contacta al APP Tuy cuando pasaba Las Tejerías en el radial 280° del Tuy con una altitud de 8500 pies (Ft). Es importante destacar, que dicho tránsito era factor con el **YV2052**, ya que el **YV548T** llevaba rumbo “Este”, ruta hacia el (Helipuerto Guataparo Sky) ubicado en Valencia estado Carabobo, **SVGK** al Helipuerto AVIL Pajaritos Km 9 Autopista Caracas-Guarenas (**SVHA**).

El Controlador de Tránsito Aéreo (**CTA**), del Control de Aproximación **Tuy** da instrucción al **YV548T** de **realizar un viraje en Las Tejerías** para separarlo del tránsito del **YV2052**. En virtud que el **YV548T ya estaba pasando Las Tejerías**, se le indico al **YV548T** que continuara su vuelo hasta el Caracas y al **YV2052** que volara hacia el Sur rumbo 180°, y de esta manera el conflicto entre ambas aeronaves fue resuelto. Cabe destacar, que el **YV2052** consulto al **YV548T** si lo tenía en su **dispositivo TCAS en 2** oportunidades veces, de igual forma pregunto al CTA si lo tenía en **contacto radar**. Los CTA del Tuy informaron al **YV2052**, que no se observaba en la pantalla radar y que el **YV548T** chequea vertical Tuy ya no era factor a 9NM, siendo este el último contacto del **YV2052**. Los Controladores realizaron un relevo de comunicaciones con una aeronave que sobrevolaba el aérea con niveles y no tuvo contacto con el **YV2052**. A las **15:50UTC**, se declara la incerfa y luego se declara la Detresfa a las **16:15UTC**.

La aeronave fabricada por El **Beech Aircraft Bonanza** de matrícula **YV2052**, modelo: **F33A** categoría: De acuerdo a su **CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD N° 014129**, la categoría de la aeronave es **Utilitaria**, la categoría operacional: **Aviación General-Privado** emitido por acuerdo a lo especificado a la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 91. **Certificado Tipo: 3A15** emitido por **Administración Federal Aviation (FAA)**.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.



**Figura 1.**  
**Aeronave YV2052**  
**FA33**  
**Fuente:**  
**Investigador**  
**Encargado.**  
**Año: 2022**



La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N°116. AVIASERVICE, C.A** ubicada en el **Aeropuerto Internacional “Oscar Machado Zuloaga”**; Edificio AVIASERVICE, Charallave, Estado Miranda.

El piloto de 70 años edad al mando poseía certificación médica y licencia de **como Piloto Transporte de Línea Aérea con fecha de vencimiento 08/Ago/2023** y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones: **en Vuelo Instrumental Flight, Monomotores terrestres/Single Engine Land (BE33), BE20 Capitán/PIC, BE9L Capitán/ PIC**. Es importante destacar que el piloto era **Airplane Flight Instructor**, el único certificado en Venezuela en Bonanza BE33.

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso de conformidad al **reporte meteorológico del INAMEH** de fecha **03 de Noviembre del 2022 en el Estado Miranda** eran las siguientes: las condiciones meteorológicas estaban representadas por nubosidad fragmentada con lluvias dispersas durante la mañana, alternando con áreas nubladas y lluvias fuertes con ráfagas de vientos en horas de la tarde y noche estaban representadas entre las 11:00 y 12:00HLV de acuerdo a las imágenes satelitales del espectro visible del Aeropuerto Caracas “Oscar Machado Zuloaga” ubicado en el Estado Miranda y al oeste de la estación identificada en círculo rojo, se puede apreciar zonas nubladas de precipitaciones del tipo de lluvias y lloviznas, intensificándose para las 12:00HLV.



**Figura 2. Imágenes de satélite de espectro visible del día 03/11/2022**  
**Aeropuerto Internacional “Oscar Machado Zuloaga”.**  
**Fuente: INAMEH. Año: 2022.**



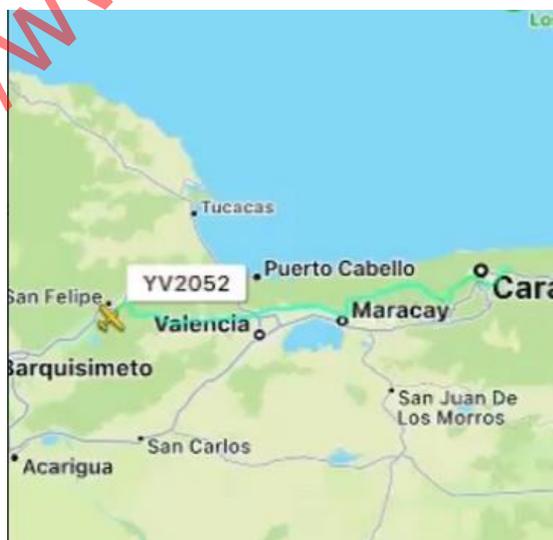
**Base Aérea el Libertador:** Nubosidad fragmentada con lluvias dispersas durante la mañana, alternando con áreas nubladas y lluvias fuertes con ráfagas de vientos en horas de la tarde y noche. En la imagen satelital del día jueves, 03 de noviembre de 2022, de las 15:00 HLV. Se puede apreciar en la zona referida con el círculo rojo (Palo Negro – Aragua), zonas nubladas productoras de precipitaciones ver Figura 2.



**Figura 3.** Imágenes de satélite de espectro visible del día **03/11/ 2022**, Base Libertador.  
**Fuente:** INAMEH. Año: 2022

**Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:**

1. Notificación del Accidente a los Estados de diseño y fabricación (**Expediente: N°066/2022**) el día **03/11/2022**.
2. El día 06/11/2022, los organismos competentes ubicaron la aeronave siniestrada en las coordenadas Lat. 10°31'8.4"N - Log. 66°45'25.67"W, en la parte inferior se muestra la ruta de vuelo hasta el sitio de impacto.



**Figura 3.** Imagen de la ruta del Vuelo (SVSP-SVCS) del YV2052  
**Fuente:** Flight Radar APP. Año: 2022



3. Se realizó entrevista a los Controladores del Control de Aproximación del Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga.
4. Registro fotográfico.
5. Se solicitó las condiciones meteorológicas al INAMEH.
6. Se solicitó copias de los siguientes Documentos del piloto:
  - Cédula de identidad (Piloto).
  - Licencia del personal aeronáutico con habilitaciones (Piloto).
  - Certificado Médico (Piloto).
  - Bitácora de vuelo (Piloto).
  - Planes de Vuelo (Desde el 14 de Octubre hasta 03 de Noviembre del 2022).
  - Revisión del expediente médico en el área de Medicina Aeronáutica.
  - Revisión del expediente en el área de Licencias Aeronáuticas.
7. **Se solicitó, Copias de los Documentos al Explotador del YV2052:**
  - 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 explotador y especificaciones operacionales.
  - Manifiesto de Pasajeros.
  - Factura de suministro de combustible.
8. **Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N: 116. AVIASERVICE,C.A:**
  - Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
  - Lista de capacidades aprobada de la OMAC
  - Manual de procedimientos de la OMAC.
  - Control de Componentes.
  - Registro de Mantenimiento de la Aeronave.
  - Control de Directivas.
  - Orden de Trabajos.
  - Control de Mantenimiento Programados.
9. Se solicitaron al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil/ Servicios a la Navegación Aérea:
  - Copias de las cintas de progreso, registro oficial y control de posición.
  - Grabaciones y transcripciones de los servicios de Tránsito Aéreo del Aeropuerto Caracas y de la Base Aérea el Libertador.



- Revisualización radar del suceso.



**Figura 5. Motor del YV2052 FA33**  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022



**Figura 6. Ubicación de las Hélices del YV2052 FA33**  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022





**Figura 7.** Posición de impacto y dispersión de los restos del YV2052  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022



**Figura 8.** Posición de la cabina de mando y los asientos del YV2052  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022

El día 11/11/2022. Se realizó chequeos del ELT Marca **ARTEX**, modelo: **ME406** p/N: **453-6603**, S/N: **197-03910** de la aeronave **YV2052**, marca **BEECH AIRCRAFT CORPORATION**, modelo **F33A** serial **CE1501**. En la sede de la **OMAC N°116 AVIASERVICE, C.A.**

### 1. Chequeos realizados:

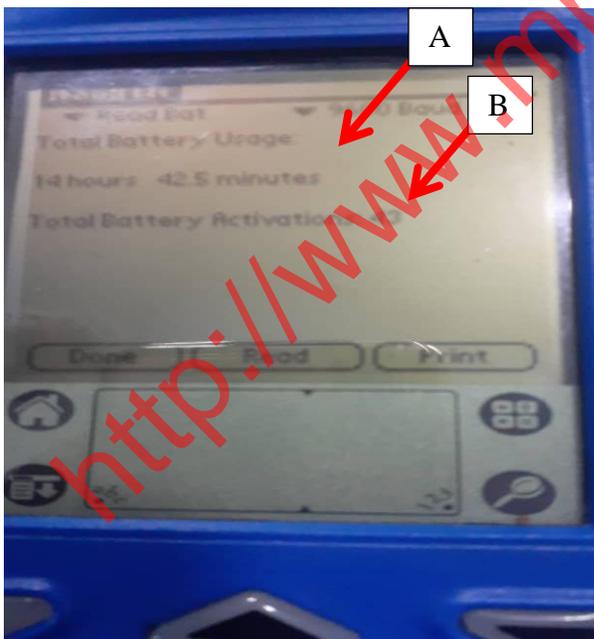
- Horas totales de uso de la batería 14 horas 42.5 minutos. (A)
- Total de Activaciones: 43(B)

### 2. Configuración y codificación:

- SALCALC BEACON READING
- BEACON ID=E0E64D6F64D0591
- MESSAGE TYPE=TEST,SHOT
- COUNTRY=775 VENEZUELA
- AIRCRAFT REG=YV2052
- AUX LOCATING DEVICE=121.5Mhz
- Nov 11, 2022



**Figura 9.** ELT del YV2052 durante el ensayo.  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022



**Figura 10.** ELT del YV2052 durante el ensayo.  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022

### 3. Activación del switch de impacto (Se efectuó grabación).

- Una vez colocado el puente entre los pines 5 y 2 del conector principal del ELT 406 e impedancia de 50 ohm en el conector de la antena se aplicó movimiento brusco hacia delante con parada repentina buscando la activación de switch de impacto interno, la activación se produjo exitosamente. El procedimiento se realizó varias veces logrando la activación en todos los intentos, se observó el led emitiendo un flash con una frecuencia aproximada de un ciclo por segundo, Se colocó radio monitoreando la frecuencia de emergencia 121.5 MHz, se escuchó el audio de activación a través del radio.



#### 4. Código de error del ELT

Por último, se observó el código de auto chequeo del ELT, el procedimiento consiste en observar la cantidad de destellos que emite el LED después de la activación y la puesta en armado, el resultado fue de 7 destellos que indican que el ELT presenta problemas de batería por tener una operación acumulada mayor a 1 hora y falla los circuitos eléctricos, para solucionar la falla se debe reemplazar la batería.



**Figura 11.** ELT del YV2052 durante el ensayo.  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2022

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes medidas preventivas:

##### **A la Comunidad Aeronáutica:**

- Garantizar la realización del chequeo pre – vuelo exhaustivo que prevea la revisión de las condiciones meteorológicas en vuelos visuales de la ruta y del aeropuerto de destino para mitigar los riesgos de accidentes.

##### **Al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil:**

- Evaluar la posibilidad de reactivar el VOR/DME del Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga (SVCS), el cual se encuentra inoperativo por vandalismo desde hace 5 años aproximadamente, debido a que se pudo evidenciar en las comunicaciones con los Servicios de Control de Tránsito Aéreo que el piloto estaba desorientado; esta Radioayuda suministraría apoyo al piloto para su orientación hacia el aeropuerto de destino.
- Estudiar la posibilidad de instalar un sistema de vigilancia y control efectivo de las aeronaves que se encuentren en el área de responsabilidad del Control de Aproximación (un área aproximada de 40 millas), ya que la vigilancia que se presta actualmente es por triangulación del Radar de Barcelona, Maiquetía y la Base Aérea el Libertador, y debido a la topografía existente tiene una limitación de cobertura por debajo de 8000 pies, es decir que aeronaves despegando o aterrizando del Aeropuerto Caracas, no se les prestaría el servicio de vigilancia.

##### **Actividades pendientes en la Investigación:**

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendientes las siguientes actividades:

- Realizar la experticia del motor, de ser posible extraerlo de la zona de impacto.



## **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° **066/2022.**, 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.

## **RESPUESTA DE LOS ESTADOS NOTIFICADOS**

**Estados Unidos de Norte América**, en la condición de **Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave**, cuya notificación fue enviada al oficial de guardia correspondiente, dando respuesta a la misma y asignando un representante acreditado.

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, 03 de Diciembre de 2022.



**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](mailto:jiaave@gmail.com)



“Investigar es indagar, escudriñar, preguntar, explorar, vigilar, supervisar, ensayar, comprobar, etc., por lo tanto, el investigador se sitúa frente a los hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

