



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE 019 /2024

INFORME PROVISIONAL

ACCIDENTE
LOC -I / TURB / WSTRW

MATRÍCULA: YV3296

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT
CORPORATION

MODELO: B200

SERIAL: BB-885

EXPLOTADOR: LATINO AMERICANA DE LA
CONSTRUCCIÓN S.A

LUGAR: GOLFO DE VENEZUELA. ESTADO ZULIA.

FECHA: 09/05/2024

HORA: 20:24 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIA EXPEDIENTE N° 019/2024

El presente informe provisional refleja las actuaciones 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°019/2024**. 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 09 de mayo de 2024, la aeronave matricula **YV3296**, fabricada por: **BEECH AIRCRAFT CORPORATION**, modelo: **B200**, serial: **BB-885**, propiedad de: **LATINO AMERICANA DE LA CONSTRUCCIÓN C.A.**, presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional “La Chinita”, Maracaibo Estado Zulia hacia el Aeropuerto “Internacional del Caribe Santiago Mariño”, Porlamar, Estado Nueva Esparta, con 8 personas a bordo (Piloto y 7 pasajeros), con un peso máximo al despegue de (3.500 kg) y 5 horas de autonomía. La tripulación fue autorizada a las 19:34 UTC a despegar por la salida Mauroa 1, pista 03 Izquierda, nivel de vuelo (FL190), código transponder 1247, el Controlador de Transito Aereo (CTA) le suministra las condiciones meteorológicas en la pista visibilidad ilimitada, Viento de los 060° con 5 nudos, luego del despegue y ascenso inicial, el piloto se comunica con el Control de Aproximación de Maracaibo y notifica: **Corrigiendo ehhh por condiciones el rumbo estamos (inaudible)**, el controlador del control de aproximación responde **Recibido desviación debido a condiciones, notifique reasumiendo**, la respuesta del piloto fue inaudible. A las 19:48 UTC se pierde el contacto radar en el Radial 035 a 25 millas náuticas de la estación, posterior a varios intentos de comunicarse con la aeronave se activan los protocolos correspondientes. Los servicios solicitan el apoyo a una aeronave que despegó a las 19:49 UTC para que efectuara pasaje por la zona donde se perdió el contacto, el piloto notifica no observar nada, sin embargo, informa recibir una señal de radiobaliza en la frecuencia 121,5 Mhz muy débil. Posteriormente se declara la Detresfa a las 20:24 UTC. La aeronave fue ubicada en el Golfo de Venezuela, específicamente en la Isla Zapara, evidenciándose que se precipitó sin control hacia el lago, resultando la tripulación y pasajeros fallecidos y la aeronave destruida.



El procedimiento de salida autorizado establece que, mantenga el rumbo de la pista, ascienda a 3000 FT, a las 3.0 millas de MAR, vire por la derecha rumbo 111°, intercepte y siga el radial 089 de mar, continúe en ascenso a FL070 y siga las instrucciones del ATC como se puede observar en la carta.

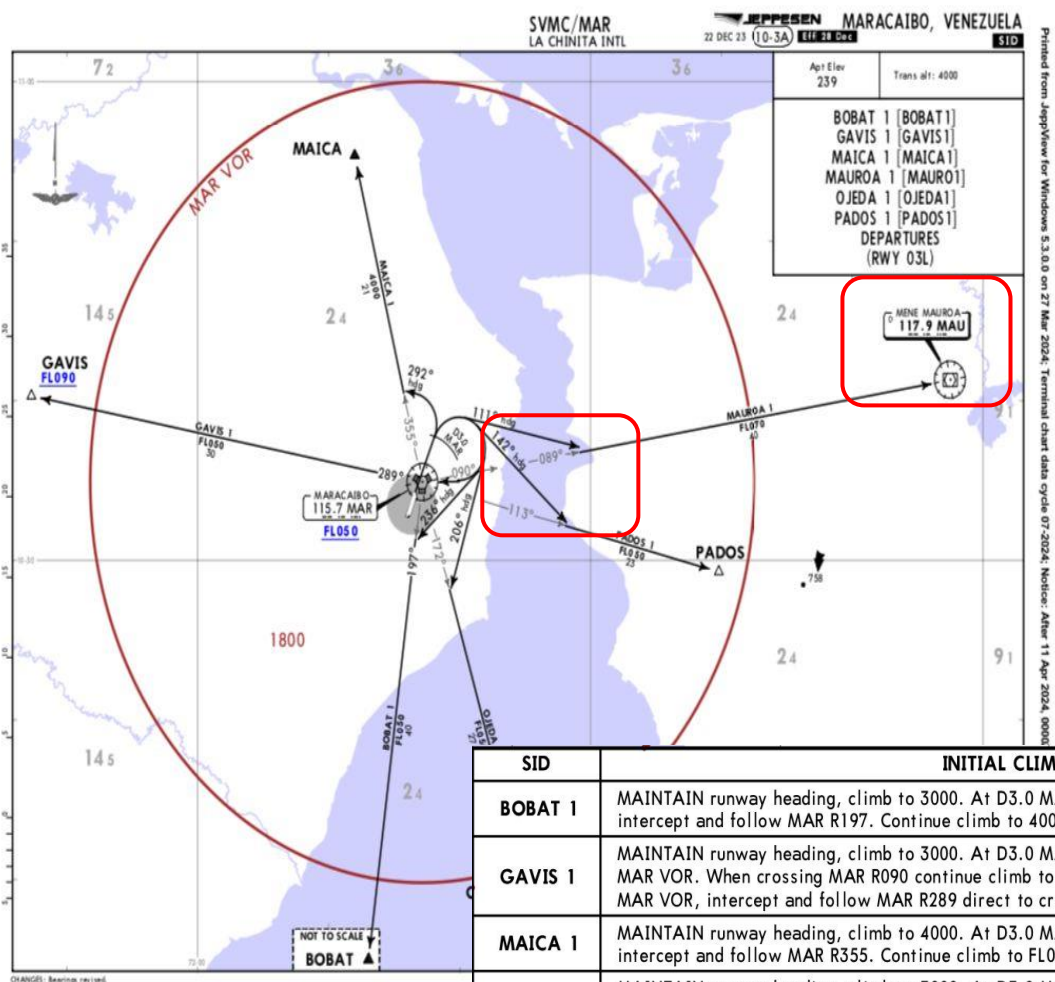
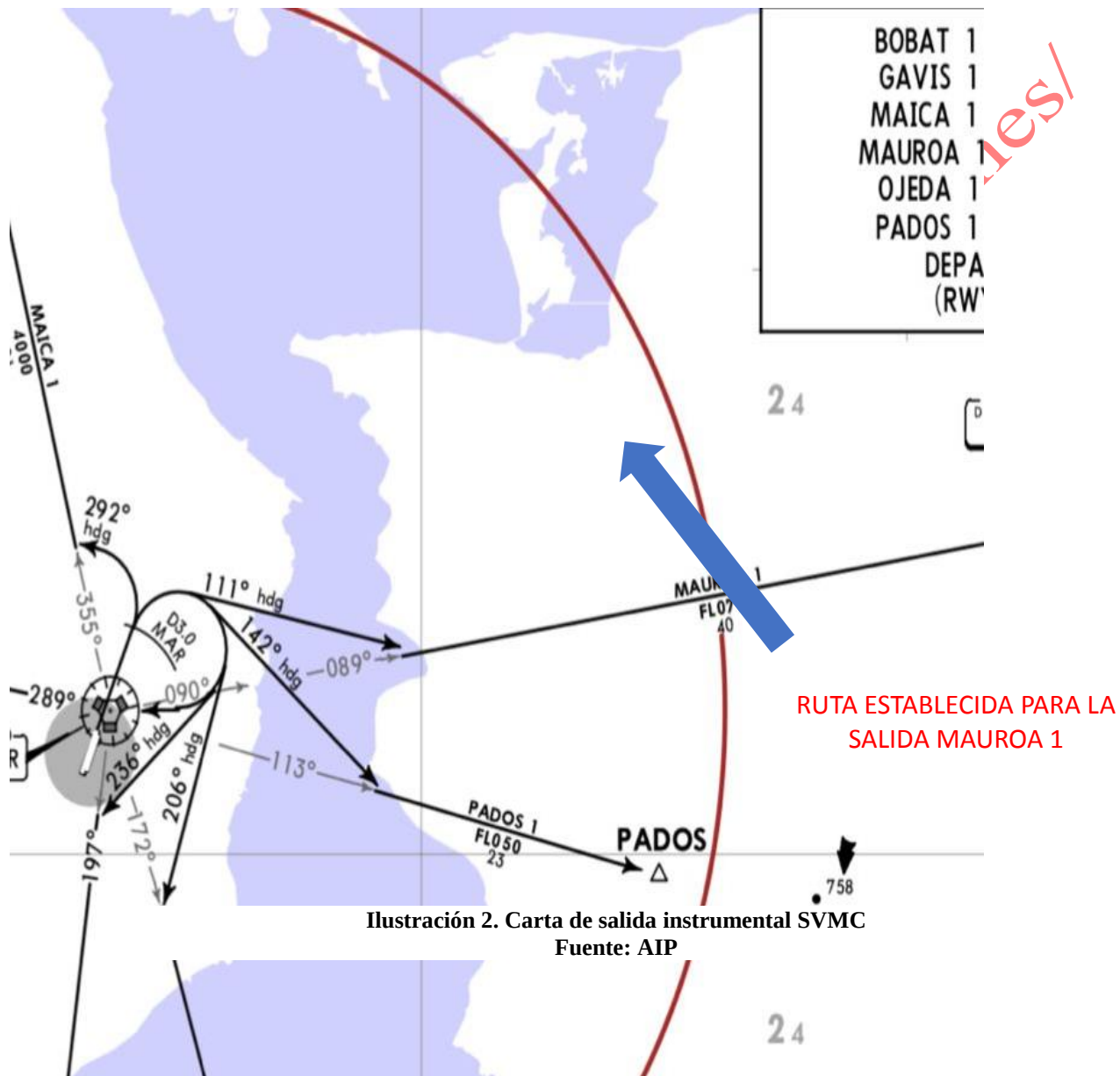


Ilustración 1. Carta de Salida instrumental SVMC
Fuente AIP.





La aeronave es un multimotor terrestre Turbopropulsados por dos motores Pratt & Whitney PT6A -42, fabricado por Beech Aircraft Corporation, categoría de la aeronave: AVIACION GENERAL, Categoría Operacional Permitida: USO CORPORATIVO. Clasificación de Certificado de Aeronavegabilidad:



ESTÁNDAR. Certificado Tipo: A24CE emitido por Federal Aviation Administration FAA, Revisión 129, 22 de Abril de 2024.

En base a los registros de mantenimiento se pudo evidenciar que la aeronave para el momento del suceso contaba aproximadamente con:

AERONAVE	
MARCA: BEECH AIRCRAFT CORPORATION	
MODELO: B200	
Serial: BB-885	
9.995,50 Horas Totales	
8234 Ciclos totales	
MOTOR IZQUIERDO	MOTOR DERECHO
MARCA: PRATT & WHITNEY	MARCA: PRATT & WHITNEY
MODELO: PT6A-42	MODELO: PT6A-42
Serial: PC-E-93070	Serial: PC-E-93078
TSN 9680,80 / TSO: 1365,70 Horas Totales	TSN 9626,00 / TSO: 3.498,20 Horas Totales
CSN: 7778 / CSO 995 Ciclos totales	CSN: 8.002 / CSO 2900 Ciclos totales

HÉLICE IZQUIERDA	HÉLICE DERECHA
MARCA: Mc CAULEY	MARCA: Mc CAULEY
MODELO: 4HFR34C754EH	MODELO: 4HFR34C754EH
Serial: 860439	Serial: 861703
TSN 8722,40 / TSO: 33,70 Horas Totales	TSN 8722,40 / TSO: 33,70 Horas Totales
CSN: N/A / CSO N/A Ciclos totales	CSN: N/A / CSO N/A Ciclos totales

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC) y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.

La fecha de las últimas inspecciones programadas Fase 1 y Fase 2 son del 21 de marzo de 2024, se pudo verificar la aplicación de los boletines correspondientes posterior a esto, se pudo constatar con los registros del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, que la aeronave previo al accidente había realizado varios vuelos, acumulando un total aproximado de 20:48 horas.





Gobierno Bolivariano
de Venezuela

Ministerio del Poder Popular
para el Transporte

Instituto Nacional de
Aeronáutica Civil



RELACIÓN DE VUELOS DE LA AERONAVE YV3296 (AÑO 2024)

Nro	Matricula	Aeropuerto de Origen	Indicador Lugar AD Origen	Aeropuerto Destino	Indicador Lugar AD Destino	Operación DÍA/HORA UTC
1	YV3296	METROPOLITANO	SVMP	CARACAS	SVCS	25/03/2024 16:00 UTC
2	YV3296	CARACAS	SVCS	MARACAIBO	SVMC	25/03/2024 19:10 UTC
3	YV3296	MARACAIBO	SVMC	PUERTO CABELLO	SVPC	27/03/2024 18:30 UTC
4	YV3296	PUERTO CABELLO	SVPC	MARACAIBO	SVMC	27/03/2024 21:30 UTC
5	YV3296	MARACAIBO	SVMC	PUERTO CABELLO	SVPC	31/03/2024 17:35 UTC
6	YV3296	PUERTO CABELLO	SVPC	MARACAIBO	SVMC	31/03/2024 20:00 UTC
7	YV3296	MARACAIBO	SVMC	BARCELONA	SVBC	12/04/2024 12:00 UTC
8	YV3296	BARCELONA	SVBC	MARACAIBO	SVMC	13/04/2024 13:30 UTC
9	YV3296	MARACAIBO	SVMC	MARGARITA	SVMG	18/04/2024 18:00 UTC
10	YV3296	MARGARITA	SVMG	MARACAIBO	SVMC	21/04/2024 18:45 UTC
11	YV3296	MARACAIBO	SVMC	CARACAS	SVCS	28/04/2024 14:30 UTC
12	YV3296	CARACAS	SVCS	METROPOLITANO	SVMP	28/04/2024 17:50 UTC
13	YV3296	METROPOLITANO	SVMP	CARACAS	SVCS	01/05/2024 17:01 UTC
14	YV3296	CARACAS	SVCS	MARACAIBO	SVMC	01/05/2024 18:50 UTC
15	YV3296	MARACAIBO	SVMC	MARGARITA	SVMG	09/05/2024 18:30 UTC

FUENTE: SISTEMA CRONOS 22 DE MAYO DE 2024

CENTRO DE GESTIÓN DE DATOS DE VUELOS.

Ilustración 3. Registro de vuelos después de la salida de mantenimiento de la aeronave
Fuente: Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

http://





Ilustración 4. Fotografía Aeronave YV3296
Fuente: Investigador encargado

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la Organización de Mantenimiento Certificada **OMAC N° 665 OROLOGIO AVIATION C.A**, ubicada en el Aeropuerto Metropolitano Hangar PEC -14, Zona Sur-Este, Ocumare del Tuy, Estado Miranda.

El Piloto de 69 años de edad poseía certificación médica vigente y licencia de Piloto Comercial emitidas por Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente, contaba aproximadamente con 26.125,5 horas totales de vuelo y 130 horas en el modelo de aeronave involucrada en el suceso, tenía las siguientes habilitaciones:

- **Vuelo Instrumental / Instrumental Flight**
- **BE 20 Capitán /PIC**
- **C500 / C550 Copiloto /SIC**
- **BE40 Copiloto / SIC**

A las 18:08 el Servicio de Meteorología de la Aviación Militar Bolivariana emitió un SIGMET (Aviso Significativo en Ruta), valido desde las 18:15 UTC hasta las 22:15, en donde notifica



CUMULONIMBUS INMERSO en las coordenadas WI N0556 W06415 N0775 W07220 N1051 W07247 N0948 W06354 WI N0556 W06415, hasta 22.000 pies moviéndose al noreste intensificándose.

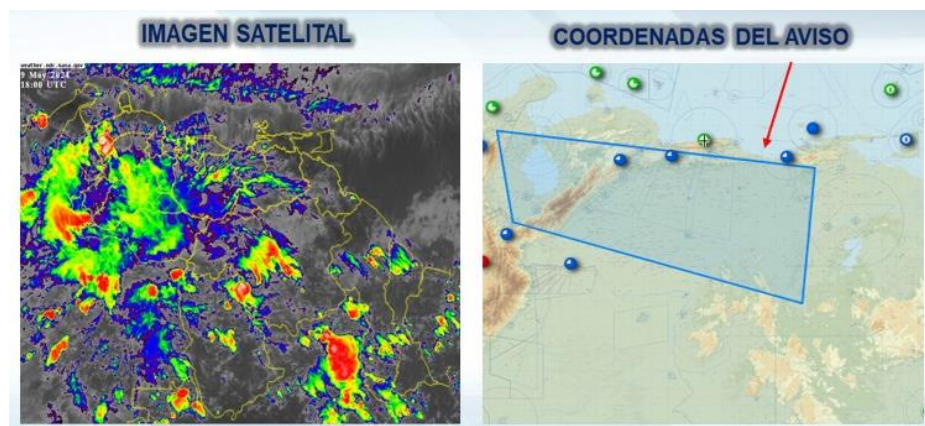


Ilustración 5. Imágenes del SIGMET

Fuente: Servicio de Meteorología de la Aviación Militar Bolivariana.

El análisis de las condiciones meteorológicas suministrada por el Servicio de Meteorología de la Aviación Militar Bolivariana indica, al este del Estado Zulia desarrollo de célula convectiva mesoescalar (grupos de nubosidad de gran desarrollo vertical) acompañado de precipitación con intensidad variable y presencia de ráfagas de viento, el mismo mantuvo un desplazamiento hacia el oeste (hacia el aeropuerto internacional "La Chinita"). A las 18:00 UTC la nubosidad se encontraba aproximadamente a 65 km hacia el sureste del Aeropuerto, la misma fue avanzando progresivamente y para las 20:00 UTC se encontraba a 10km hacia el este de dicho aeropuerto. Sobre el área cercana al último contacto de la aeronave prevaleció cielo con nubosidad parcial nublándose progresivamente con presencia de precipitaciones de intensidad variable.

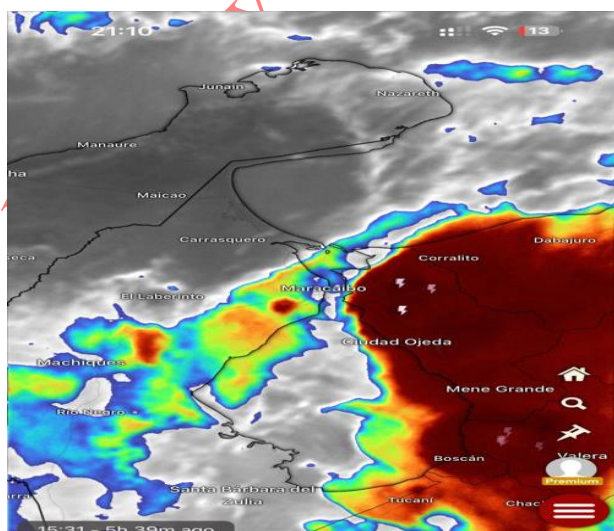


Ilustración 6. Información meteorológica
Fuente: Aplicación móvil Windy

En la imagen meteorológica se aprecia como a las 19:31 UTC, momentos antes del despegue, el área que sobrevolaría el YV3296 se encontraba cubierta en mal tiempo y en condiciones inseguras para el vuelo.

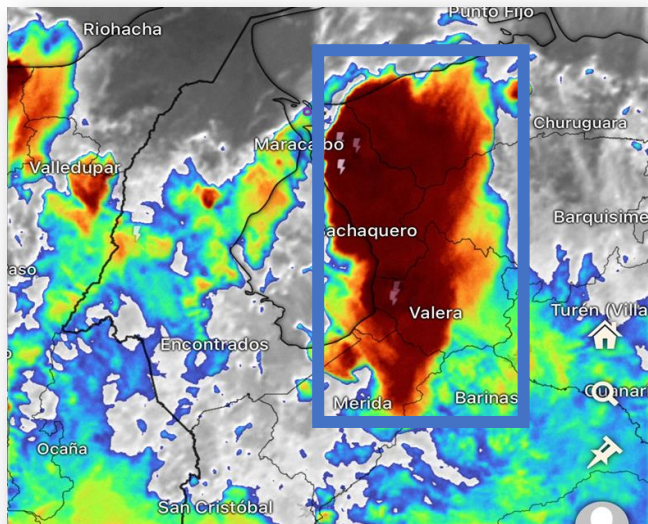


Ilustración 7. Información meteorológica 19:34 UTC
Fuente: Aplicación móvil Windy

Imagen de las condiciones meteorológicas a la hora del despegue 19:34 UTC.

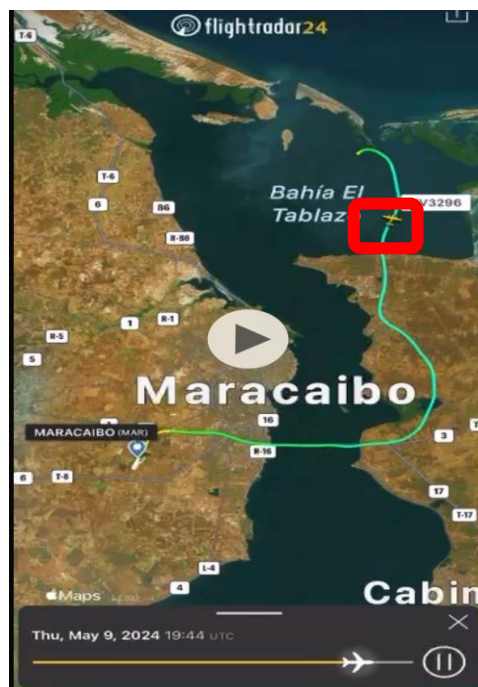


Ilustración 8: Ruta del YV3296. Hora: 19:42 UTC y 19:44 UTC
Fuente: Aplicación móvil Windy



Las imágenes de la parte superior corresponden a las horas 19:42 y 19:44, donde se puede observar el momento en el cual el piloto desvía su ruta hacia el norte, tratando de alejarse del mal tiempo.

En las siguientes imágenes de Flight Radar observamos la ubicación de la aeronave a las 19:42 y 19:43, llama la atención la indicación de Vertical Speed el cual nos indica la variación abrupta de la actitud de la nariz, probablemente producto del mal tiempo en el área donde se encontraba.



Ilustración 9. Variación abrupta de la actitud de la nariz del YV3296. Horas: 19:42 UTC y 19:43 UTC
Fuente: Aplicación FlightRadar24

En las imágenes de la parte inferior se puede observar a las 19:45 UTC, la pérdida de control total de la aeronave estableciendo un descenso a un máximo de -21,184 fpm.



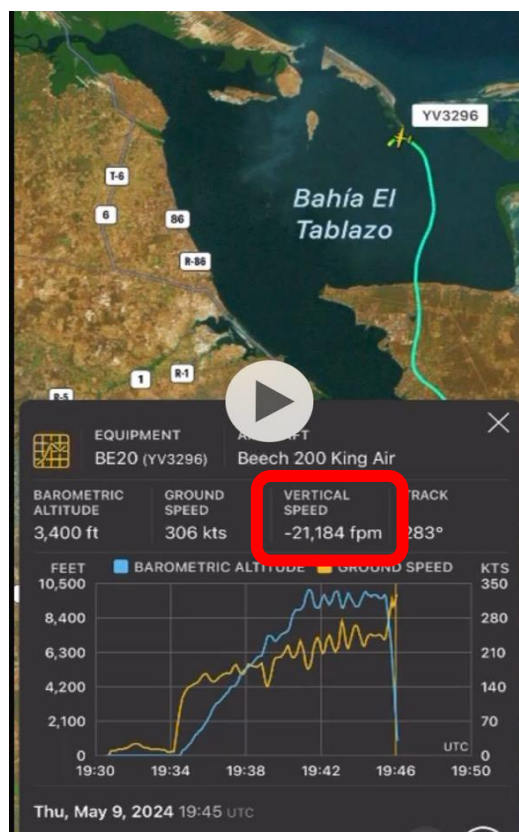
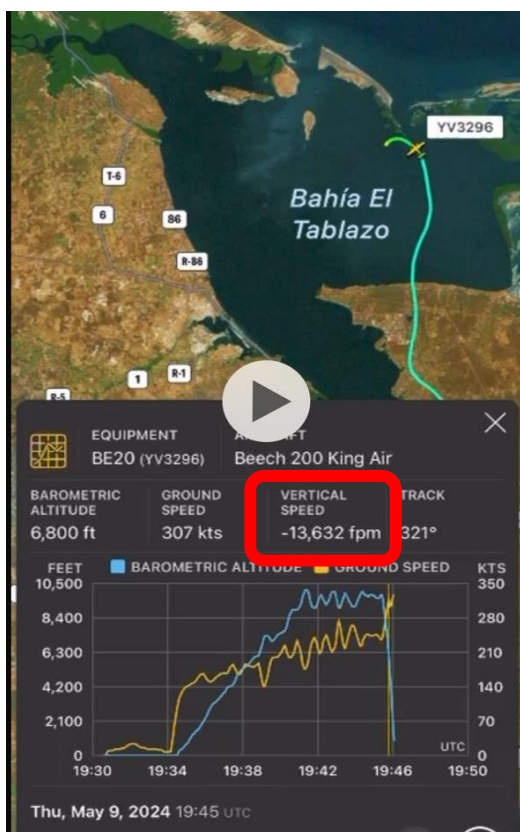


Ilustración 10. Pérdida de control del YV3296. Hora: 1945 UTC
Fuente: Aplicación FlightRadar24

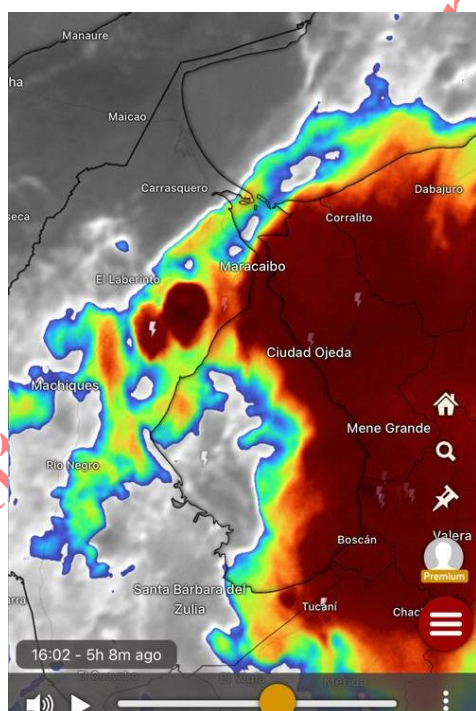


Ilustración 11. Imagen meteorológica a las 20:02 UTC
Fuente: Aplicación móvil Windy



Podemos observar para las 16:02 HLV (20:02 UTC), minutos después del impacto, la condición meteorológica en la zona por donde se encontraba la aeronave.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la OMAC N° 665 OROLOGIO AVIATION, C.A:

- 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.
- Última factura de combustible.
- Control de Componentes de la Aeronave.
- Registros de Mantenimiento de la Aeronave.
- Registro de inspecciones y reparaciones estructurales recientes.
- Ordenes de trabajo y manuales de mantenimiento de la aeronave.
- Copias de las bitácoras.

2. Se solicitó al Área de Licencias Aeronáuticas del INAC copia de los registros médicos y documentos consignados para la última renovación de la licencia aeronáutica.

3. Se realizó la inspección a los restos de la aeronave.

4. Se realizó la fijación fotográfica de los restos recuperados.





Ilustración 12. Restos recuperados de la aeronave YV3296

Fuente: Investigador encargado





Ilustración 13. Restos de la aeronave YV3296.

Fuente: Investigador Encargado



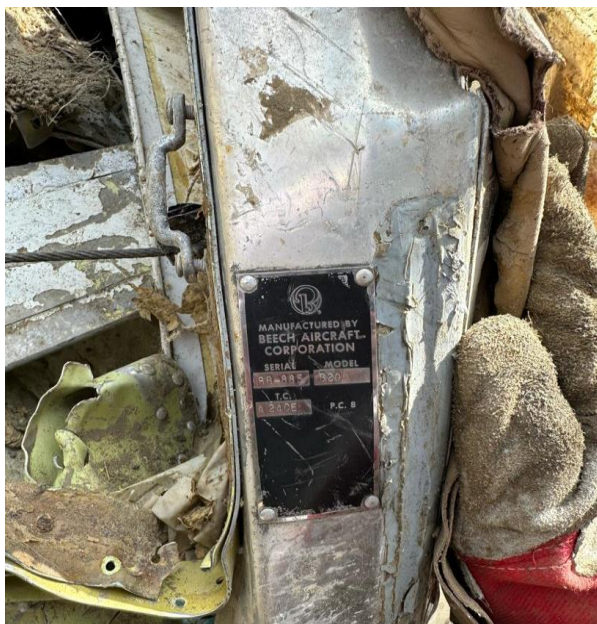


Ilustración 14. Placa identificadora de la aeronave YV3296 con serial BB-885
Fuente: Investigador Encargado



Ilustración 5. Motores recuperados.
Fuente: Investigador encargado



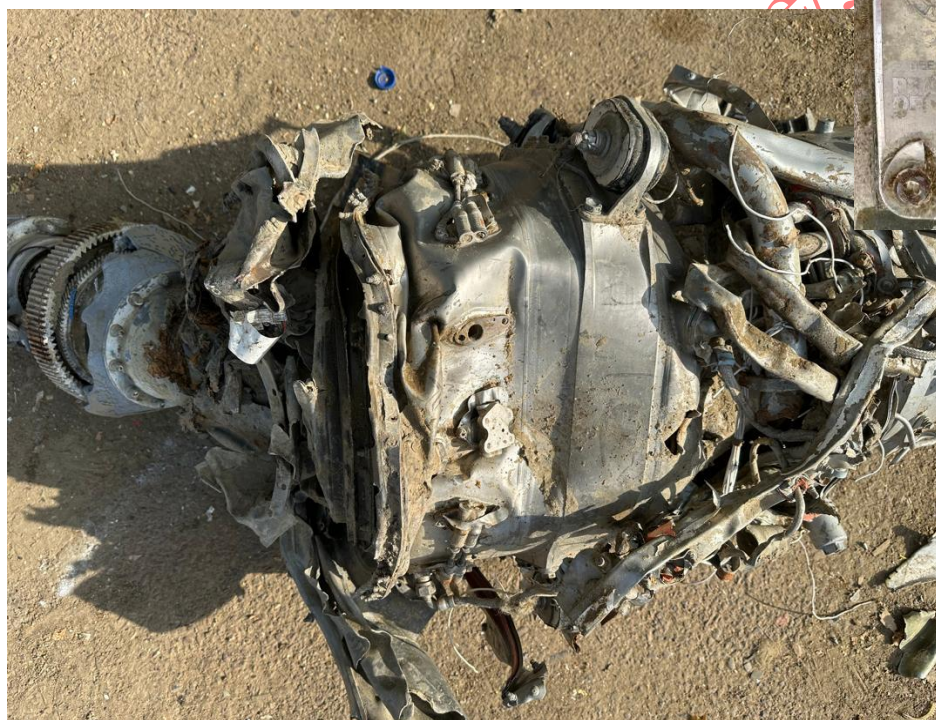
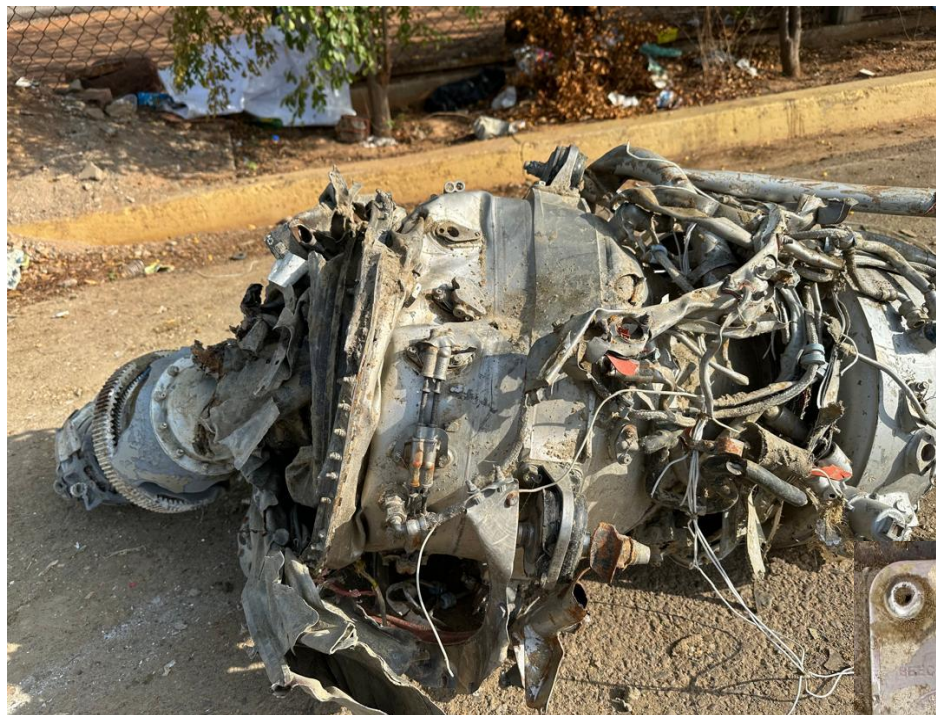


Ilustración 16. Motor derecho con placa identificadora, Modelo: PT6A-42, Serial: PC-E_93078

Fuente: Investigador encargado





Ilustración 17. Hélices recuperadas
Fuente: Investigador encargado

http://www.mpp.gov.ve



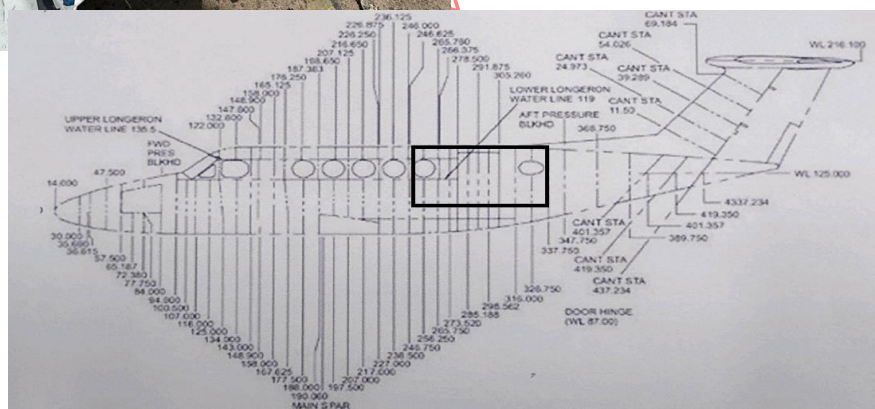
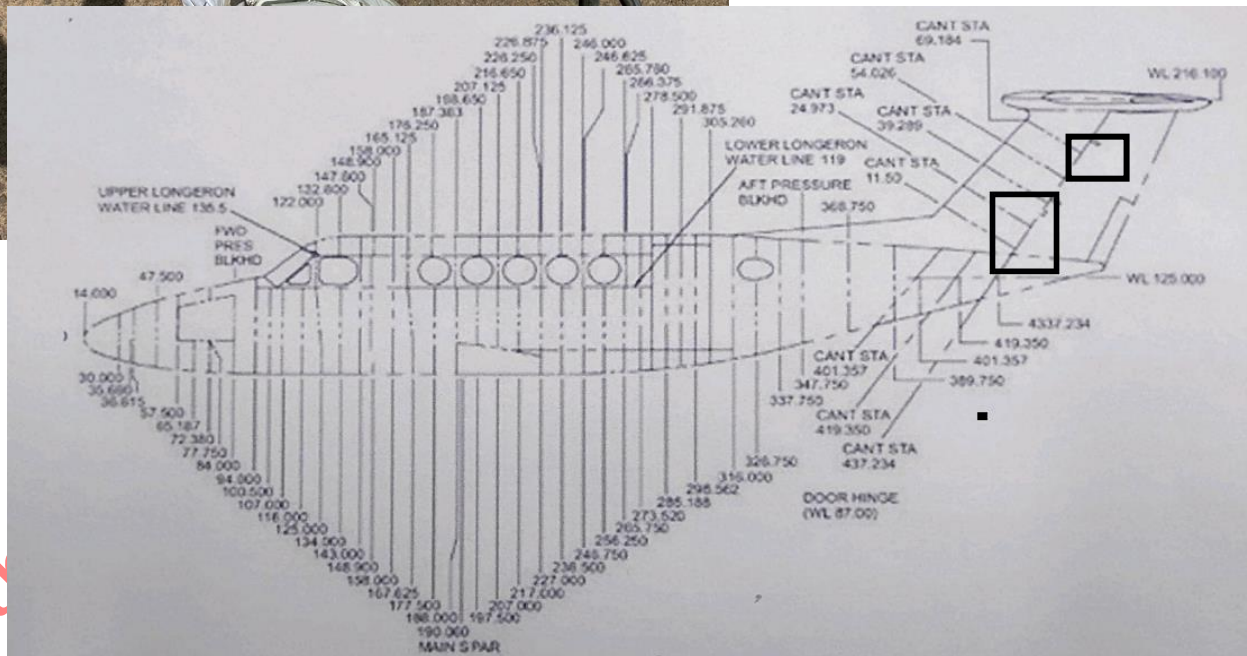


Ilustración 18. Porción de la parte posterior del lado izquierdo de la aeronave, desde la estación 256,750 hasta la 337,750 aproximadamente

Fuente: Investigador encargado





Fuente: Investigador encargado





Ilustración 20. Restos del Windshield

Fuente: Investigador encargado





Ilustración 21. Trenes principales recuperados

Fuente: Investigador encargado





Ilustración 22. Restos de los neumáticos del tren principal

Fuente: Investigador encargado



4. Se recibió la cadena de custodia del Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas, en donde hacen entrega de:
- a. Partes de motor
 - b. Turbina de avión
 - c. 4 hélices
 - d. Trenes de aterrizaje
 - e. 4 neumáticos tren principal
 - f. 1.400 partes metálicas pertenecientes al fuselaje.

Hallazgos durante el proceso de investigación:

- a. Para el momento del accidente el piloto al mando poseía la licencia de piloto de Comercial Avión y estaba habilitado en el equipo, contaba con certificado de aptitud psicofísicas vigentes para el momento del accidente.
- b. Según los registros de mantenimiento, indicaron que la aeronave estaba mantenida de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad del fabricante y conforme al programa aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el explotador, por lo que se considera que contaba con la condición de aeronavegabilidad para efectuar el vuelo programado.
- c. El registro de las directivas y boletines asociados, relativos a la estructura de la aeronave, evidencia que los requisitos de inspección o modificación mandatorios estaban cumplidos y vigentes para el momento del accidente.
- d. No hay evidencia de reparaciones previas, daños preexistentes o modificaciones que pudieran afectar negativamente la capacidad estructural de la aeronave.
- e. El registro de inspecciones estructurales realizadas en la aeronave refleja que las inspecciones mayores estructurales estaban cumplidas y vigentes para el momento del accidente.
- f. En base a la información de Revisualización Radar de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo y la aplicación flight radar, la aeronave estaba operando al momento de enfrentar las condiciones meteorológicas adversas a velocidades superiores a las recomendadas por el fabricante para turbulencias y formaciones de hielo.



Quick Reference

All Models (at 12,500 lbs)

V _{MCG} , Ground Minimum Control	84 KIAS
V _{MCA} , Air Minimum Control	86 KIAS
Takeoff (Flaps 0%/Flaps 40%):	
V ₁ /V _R (rotation)	95 KIAS/94 KIAS
50 ft	121 KIAS/106 KIAS
V ₂	121 KIAS/106 KIAS
V _{SSE} , Intentional One-Engine Inoperative	104 KIAS
V _Y , Two-Engine Best Rate-of-Climb	125 KIAS
V _{YSE} , One-Engine Inoperative Best Rate-of-Climb	121 KIAS
V _X , Two-Engine Best of Angle-of-Climb	100 KIAS
V _{XSE} , One-Engine Inoperative Best Angle-of-Climb	115 KIAS
Maximum Glide Range	135 KIAS
Turbulent Air Penetration	170 KIAS
Balked Landing	100 KIAS
Cruise Climb:	
Sea Level to 10,000 ft	160 KIAS
10,000 to 20,000 ft	140 KIAS
20,000 to 25,000 ft	130 KIAS
25,000 to 35,000 ft	120 KIAS
Landing Approach:	
Flaps 100%	103 KIAS
Flaps 0%	132 KIAS
Icing Conditions (minimum)	140 KIAS
Effective Windshield Deicing (maximum)	226 KIAS
Emergency Descent	181 KIAS
Stall Speeds – Power Idle, 0° Angle-of-Bank:	
100% Flaps	75 KIAS (V _{SO})
40% Flaps	85 KIAS
0% Flaps	99 KIAS (V _{S1})

- g. Se pudo evidenciar que el piloto no continuo la salida autorizada por el Controlador de Tránsito Aéreo, la cual era a través del punto de reporte MAUROA 1, solicito desvío hacia el norte dirigiéndose directamente a las condiciones meteorológicas adversas.
- h. Se realizó inspección de los restos de la aeronave(Motores), con una OMAC certificada y habilitada en el sistema evidenciándose que los mismos se encontraban operando en condiciones normales previo al suceso.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, a partir de los hallazgos y evidencias recabadas, determinó que el factor causal principal fue las **CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS**.



Factores Contribuyentes

El análisis detallado revela que, además de las condiciones meteorológicas adversas, existieron debilidades operativas lo que ocasiono la perdida de control de la aeronave, entre las cuales podemos mencionar:

- a) Evaluación inapropiada de las condiciones meteorológicas en la ruta.
- b) Operar la aeronave excediendo los limites establecidos por el fabricante durante condiciones adversas.

Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación del caso.

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, 30 de mayo de 2025



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.gov.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

