



INFORME PROVISIONAL

EXPEDIENTE 017/2019

ACCIDENTE AVIACIÓN

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

MATRÍCULA **YV1343**

EXPLOTADOR: **PRIVADO**

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

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 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 Higuerote (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 Higuerote 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.



Fotografía 1. Aeronave YV1343

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 Matricula, 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.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Registro fotográfico del sitio de suceso

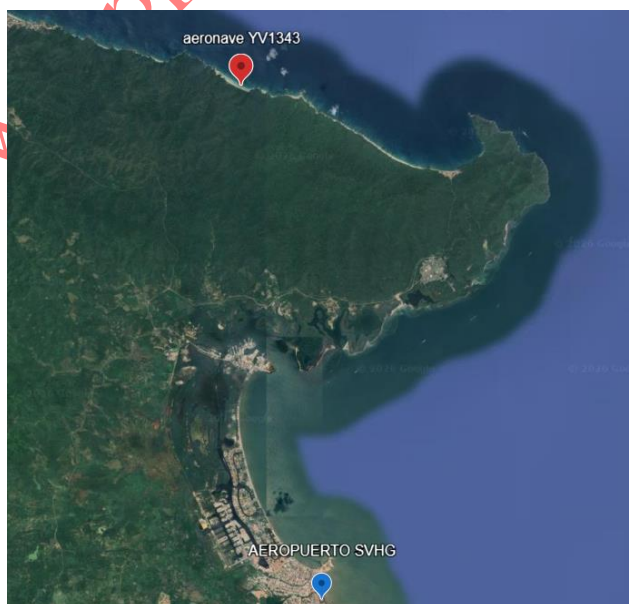


Imagen referencial sitio del suceso vs ubicación del aeropuerto



Fotografía 2. Vista Aérea sitio de impacto



Fotografía 3. Aeronave siniestrada



Fotografía 4. Aeronave siniestrada



Fotografía 5. Aeronave siniestrada



Fotografía 6. Ventana Aeronave siniestrada



Fotografía 7. Tren aeronave siniestrada



Fotografía 8. Aeronave siniestrada

- Evaluación de los registros de mantenimiento de la aeronave.
- Solicitud al Servicio a la Navegación Aérea de la transcripción de las comunicaciones con la aeronave
- Solicitud al Área de licencias aeronáuticas la documentación del capitán al mando
- Se solicitó al Área de medicina aeronáutica la evaluación de las condiciones psicofísicas del piloto posterior al accidente, encontrándose en condiciones aptas.
- Se realizó Entrevista a la tripulación y se verificaron sus documentos y registros de vuelo.
- 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.

De acuerdo con los hallazgos de la investigación técnica – documental realizado, se establece como causa probable del suceso la operación de la aeronave fuera de los parámetros y limitaciones definidos por el fabricante. La omisión en la aplicación de las recomendaciones contenidas en el Manual de Vuelo (AFM) del Beechcraft Baron 95-B55 derivó en la pérdida de potencia de ambas plantas motrices y el consecuente cese del suministro de energía eléctrica a bordo.

Factores Contribuyentes

Se identificó como factor contribuyente una gestión de la emergencia que discrepó de los procedimientos estándar para el amarizaje. Esto incluye la decisión de realizar la maniobra con el tren de aterrizaje desplegado y bajo condiciones de viento de cola, configuraciones que incrementaron la complejidad de la toma de contacto y comprometieron la estabilidad de la aeronave durante el impacto.



Con el objetivo de prevenir la recurrencia de eventos similares y fortalecer los márgenes de seguridad en la operación de aeronaves Beechcraft Baron 95-B55, se proponen las siguientes Recomendaciones de Seguridad Operacional:

- Implementar sesiones de simulador o entrenamiento en vuelo que enfatizen la identificación inmediata de las causas de pérdida de potencia y la aplicación estricta de las listas de verificación (checklists) del Manual de Vuelo (AFM).
- Integrar escenarios de instrucción teórico-práctico sobre las técnicas de amarizaje, haciendo hincapié en la configuración de la aeronave (tren de aterrizaje retraído) y la selección de la trayectoria de aproximación considerando la dirección del viento y el estado del mar.
- Realizar talleres de seguridad para tripulantes enfocados en el conocimiento profundo de las limitaciones de los sistemas (combustible, motores y sistema eléctrico) específicos del modelo Baron 55, para evitar operaciones fuera de los parámetros de diseño.
- Integrar escenarios de alta carga de trabajo en los programas de capacitación para mejorar la capacidad del piloto de evaluar factores externos (como el viento de cola) frente a las opciones de aterrizaje o amarizaje de emergencia.

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 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, 20 de mayo de 2.025