

# INFORME FINAL

## ACCIDENTE WSTRW / TURB / LOC -I

**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 DE AVIACIÓN CIVIL  
DE VENEZUELA**



## ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**, con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la presente investigación, con sus causas y sus consecuencias.

El Anexo 13, derivado del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 44), ratificado por la Ley aprobatoria del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 1976 de fecha 22 de febrero de 1977, indica en el Capítulo 3, Generalidades, 3.1 Objetivo de la Investigación, “El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.”

De acuerdo con lo establecido en el art. 97 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009, el objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Nota. A los efectos del presente informe, se utilizará de preferencia la indicación horaria en tiempo universal coordinado UTC (Z), en formato de 24 horas, todas las alturas serán en referencia al nivel medio del mar (MSL) y todos los rumbos en referencia al norte magnético, a menos que expresamente se indique otra cosa.

Este informe consta de cuatro partes:

- 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.**
- 2. ANÁLISIS.**





3. CONCLUSIONES.
4. RECOMENDACIONES.

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>



## ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| ABREVIATURAS .....  | 0  |
| <b>INTRODUCCIÓN</b> .....   | 2  |
| <b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS</b> .....                                | 3  |
| <b>1.1 RESEÑA DEL VUELO</b> .....   | 3  |
| <b>1.3 DAÑOS A LA AERONAVE</b> .....  | 4  |
| <b>1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE</b> .....                              | 6  |
| 1.6.1 Aeronave.....   | 6  |
| 1.6.2 Certificado de Matrícula .....  | 6  |
| 1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad.....                                 | 7  |
| 1.6.4 Registros de mantenimiento .....                                      | 7  |
| <b>1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN</b> .....                                     | 10 |
| <b>1.9 COMUNICACIONES</b> .....   | 10 |
| <b>1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO</b> (Despegue).....                  | 11 |
| 1.10.1. Informaciones Generales.....  | 11 |
| <b>1.11 REGISTRADORES DE VUELO</b> .....                                    | 11 |
| <b>1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.</b> ..... | 12 |
| <b>1.14 INCENDIO</b> .....  | 15 |
| <b>1.15 SUPERVIVENCIA</b> .....   | 16 |
| <b>1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES</b> .....                                 | 16 |
| <b>1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN</b> .....                       | 16 |
| <b>1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL</b> .....                                     | 16 |
| <b>1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES</b> .....               | 16 |
| <b>2. ANÁLISIS DEL SUCESO</b> .....   | 17 |
| <b>2.1 Registros</b> .....  | 17 |
| 2.3 Aeronave .....  | 17 |
| <b>3. CONCLUSIONES</b> .....  | 31 |
| <b>3.1 HECHOS DEFINIDOS</b> .....   | 31 |
| <b>3.2 CAUSAS</b> .....   | 32 |
| <b>4. RECOMENDACIONES</b> .....   | 33 |

<http://www.mpppt.gov.ve/jiac/iinformes/>



## ABREVIATURAS

|              |   |
|--------------|---|
| ACC          | Centro de control de área.  |
| AIS          | Servicio de Información Aeronáutica.                              |
| AMM          | Manual de mantenimiento de la aeronave.                           |
| APP          | Servicio de control de aproximación.                              |
| ARO          | Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.       |
| ATC          | Control de Tránsito Aéreo.  |
| ATS          | Servicios de Tránsito Aéreo.                                      |
| CG           | Centro de Gravedad.   |
| CICPC        | Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas. |
| CRM          | Gestión de los Recursos de la Tripulación.                        |
| CTA          | Control de Tránsito Aéreo.  |
| CVR          | Registrador de Voces de Vuelo (Cockpit Voice Recorder).           |
| °C, °F, M, T | Grados Centígrados, Fahrenheit, Magnético y Verdadero.            |
| FL           | Nivel de vuelo.   |
| Ft           | Pies (medida de altitud).   |
| Gls          | Galones (medida de capacidad).                                    |
| HLV          | Hora Legal de Venezuela.  |
| Hp           | Caballos de Fuerza (medida de potencia).                          |
| Hrs          | Horas, tiempo de vuelo de piloto o producto aeronáutico.          |
| In           | Pulgadas (medida).  |
| INAC         | Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.                          |
| JIAAC        | Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (Venezuela).  |
| kg           | Kilogramo (medida de peso).                                       |
| kts          | Nudos (medida de velocidad).                                      |
| lb           | Libras (medida de peso).  |
| lts          | Litros (medida de capacidad).                                     |
| m            | Metros (medida de distancia).                                     |
| min          | Minutos (medida de tiempo).                                       |
| NM           | Millas náuticas (Medida de distancia).                            |
| OMAC         | Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada.            |



|       |  |
|-------|--|
| RPA   | Aeronave pilotada a distancia.                         |
| Rpm   | Revoluciones por minuto.                               |
| TMA   | Control de Área Terminal.                              |
| TSN   | Tiempo desde nuevo.                                    |
| TSO   | Tiempo desde reacondicionamiento                       |
| TT    | Tiempo Total   |
| TWR   | Torre de control de aeródromo                          |
| UTC   | Tiempo Universal Coordinado                            |
| VFR   | Reglas de vuelo visual                                 |
| VMC   | Condiciones meteorológicas visuales                    |
| OMA-C | Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada. |

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>



## INTRODUCCIÓN

La **Junta Investigadora de Accidentes de Aviación del Ministerio del Poder Popular para el Transporte**, presenta el Informe Final correspondiente a la investigación realizada con motivo del accidente de la aeronave: BEECH AIRCRAFT CORPORATION, modelo: B200, matrícula YV3296, de uso de aviación general, ocurrido en el Golfo de Venezuela, Estado Zulia.

El 09 de mayo de 2024, la aeronave matrícula 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). Posterior al despegue, a las 19:48 UTC se pierde el contacto radar en el Radial 035 a 25 millas náuticas de la estación. 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. La JIAAC determinó que la causa probable del accidente fue Condiciones Meteorológicas Adversas.

El accidente fue notificado por la Gerencia ATM del Servicio de Navegación Aérea, a la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación, como organismo encargado de la investigación, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 96 y 99 de la Ley de Aeronáutica Civil, de la República Bolivariana de Venezuela, y la JIAAC a su vez produjo la notificación del mismo a través del Registro JIAAC/NAI N° 019/2024.



## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

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 Tránsito Aéreo (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.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

| LESIONES | TRIPULACIÓN | PASAJEROS | OTROS |
|----------|-------------|-----------|-------|
| MORTALES | 1           | 7         | 0     |
| GRAVES   | 0           | 0         | 0     |
| LEVES    | 0           | 0         | 0     |
| NINGUNA  | 0           | 0         | 0     |



### 1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave quedó totalmente destruida por el impacto.



**Imagen 1** Restos de la aeronave  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024





**Imagen 2** Restos de la Aeronave  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024



## 1.4 OTROS DAÑOS

No hubo daños a terceros.

## 1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

### 1.5.1 Piloto al mando

Sexo: masculino

Nacionalidad: venezolana

Edad: 69 años

Tipo de Licencia: **Piloto comercial - Avión**

Habilitaciones:

- Vuelo Instrumental
- B20 Capitán/PIC
- C500 /C550 Copiloto /SIC
- BE40 Copiloto /SIC

Restricciones Médicas: Lentes Correctores

Horas totales de vuelo a la fecha de la última renovación: 26.125,5 hrs

Horas totales aproximadas en el modelo de la aeronave involucrada en el suceso: 130 hrs

## 1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

### 1.6.1 Aeronave

Marca: BEECH AIRCRAFT CORPORATION

Modelo: B200

Serial: BB-885

Matrícula: YV3296

Año de Fabricación: 1981

Asientos (capacidad): (Piloto + copiloto + 8 pasajeros)

### 1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 006578

Fecha de Expedición: 09/09/2016



### 1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 014826

Fecha de Expedición: 11/oct/2022

Fecha de Vencimiento: 10/oct/2024

Categoría: Aviación General – Uso Corporativo

### 1.6.4 Registros de mantenimiento

#### CASCO

Horas totales (TT): 9.924,30hrs

Ciclos totales (CT): 8153 ciclos.

Ultimas inspecciones Fase 1 y Fase 2, 16 de agosto 2023

#### MOTORES

##### Motor Derecho (RH) Modelo PT6A-42, Serial PCE-93078

Horas totales desde nuevo (TSN): 9582,30 hrs

Ciclos totales desde nuevo (CSN): 7749 ciclos

Horas Totales desde el último Overhaul (TSO): 1322,00 hrs

Ciclos Totales desde el último Overhaul (CSO): 966 ciclos

##### Motor Izquierdo LH Modelo PT6A-42, Serial PCE-93070

Horas totales desde nuevo (TSN): 9620,60 hrs

Ciclos totales desde nuevo (CSN): 7749 ciclos

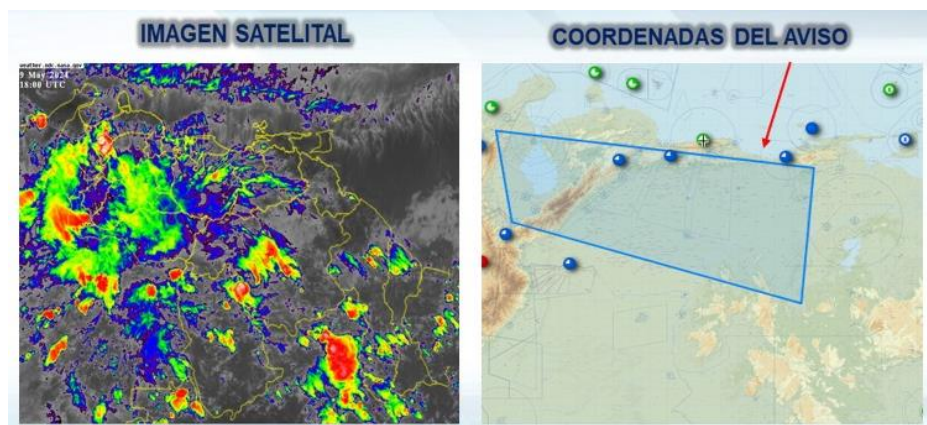
Horas Totales desde el último Overhaul (TSO): 1322,0 hrs

Ciclos Totales desde el último Overhaul (CSO): 966 ciclos

### 1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

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.





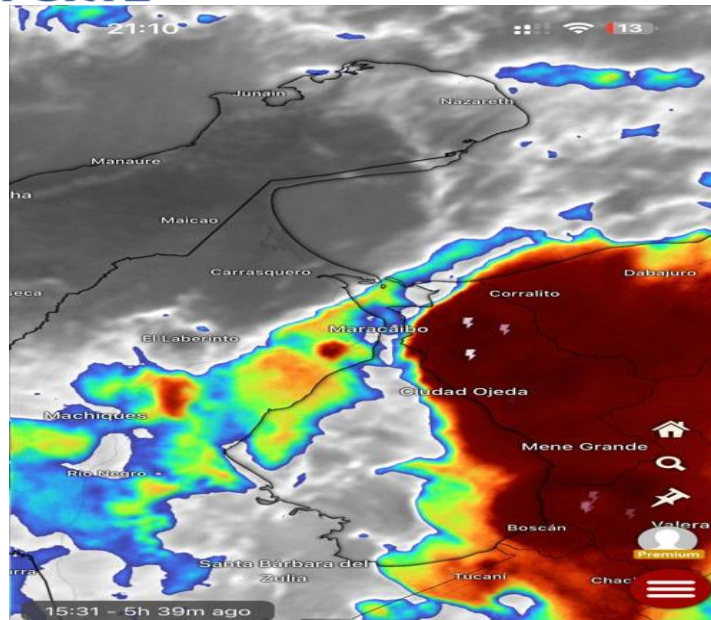
**Imagen 3** Imágenes del SIGMET

**Fuente:** Servicio de Meteorología de la Aviación Militar Bolivariana. **Año:** 2024.

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.

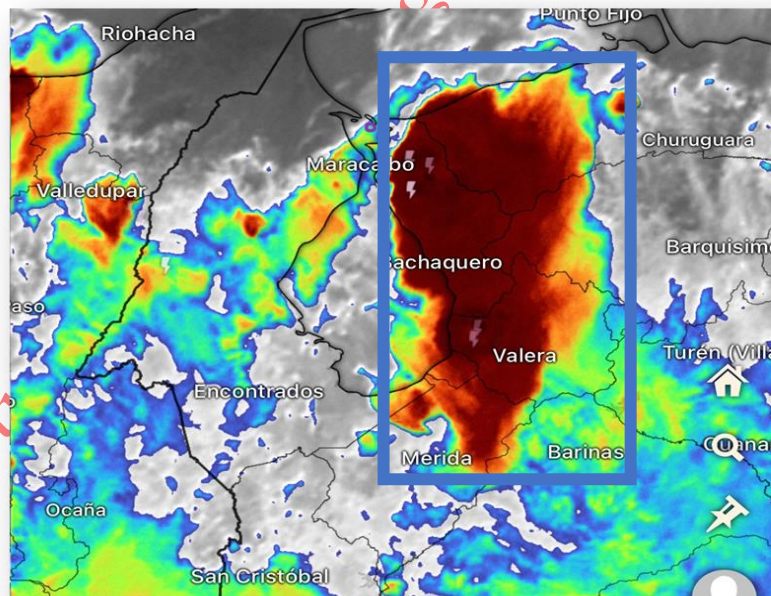
<http://www.mpt.mpb.ve/jaaci/info>





**Imagen 4. Información meteorológica**  
**Fuente:** Aplicación móvil Windy. **Año:** 2024.

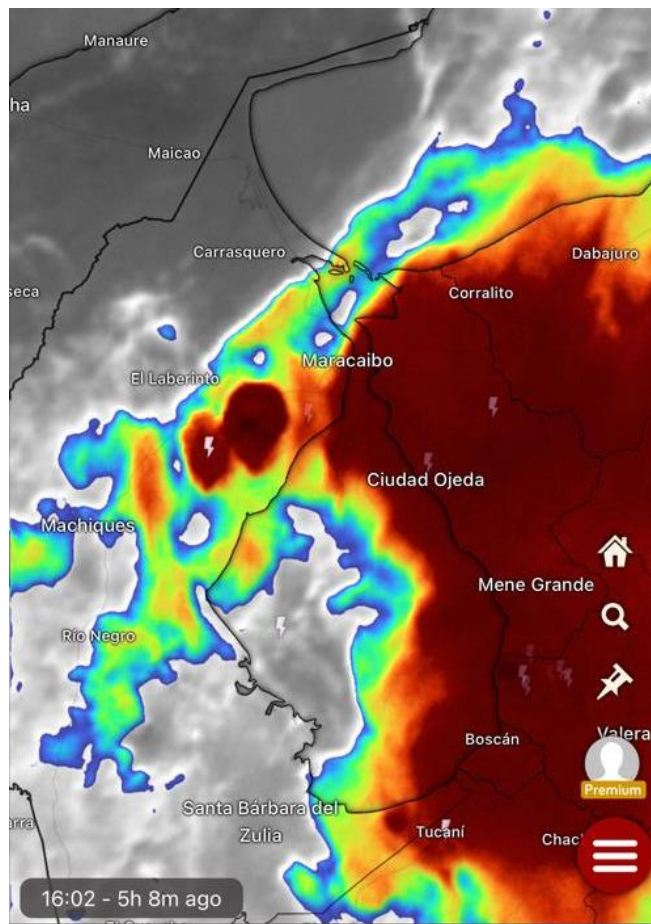
En la imagen meteorológica se aprecia como a las 19:31 UTC, momentos antes del despegue, el área que sobrevolaría el YV3296 se encontraba cubierta en mal tiempo y en condiciones inseguras para el vuelo.



**Imagen 5. Condiciones meteorológicas a la hora del despegue 19:34 UTC.**  
**Fuente:** INAMEH. **Año:** 2024.



En la imagen de la parte inferior podemos observar las condiciones meteorológicas para las 16:02 HLV (20:02 UTC), minutos después del impacto en la zona por donde se encontraba la aeronave.



**Imagen 6.** Imagen meteorológica a las 20:02 UTC  
**Fuente:** Aplicación móvil Windy. **Año:** 2024

## 1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Información no relevante para esta investigación.

## 1.9 COMUNICACIONES

Los equipos de comunicaciones de los servicios de Torre de Control, se encontraban 100% operativos al momento del accidente.



## 1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO (Despegue)

### 1.10.1. Informaciones Generales

Nombre: **Aeropuerto Internacional La Chinita, Maracaibo, Estado Zulia**

Designador OACI: **SVMC**

Coordenadas: 10° 33' 30.35"N 071° 43' 43.75"W

Orientación de las Pistas:

| PISTA | Longitud | Anchura | Superficie |
|-------|----------|---------|------------|
| 03L   | 3000 m   | 45 m    | Asfalto    |
| 21 R  |          |         |            |



**Imagen 7.** Referencia diagrama de la pista

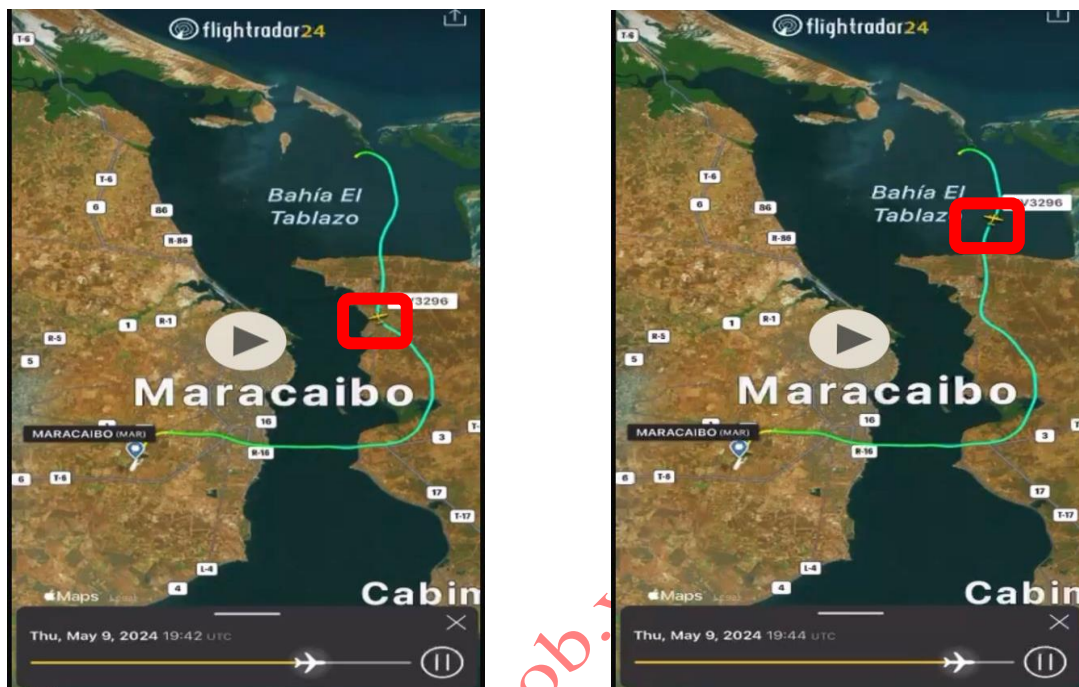
**Fuente:** Google Earth **Año:** 2024

## 1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no se encontraba equipada con registradores de vuelo.



## 1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

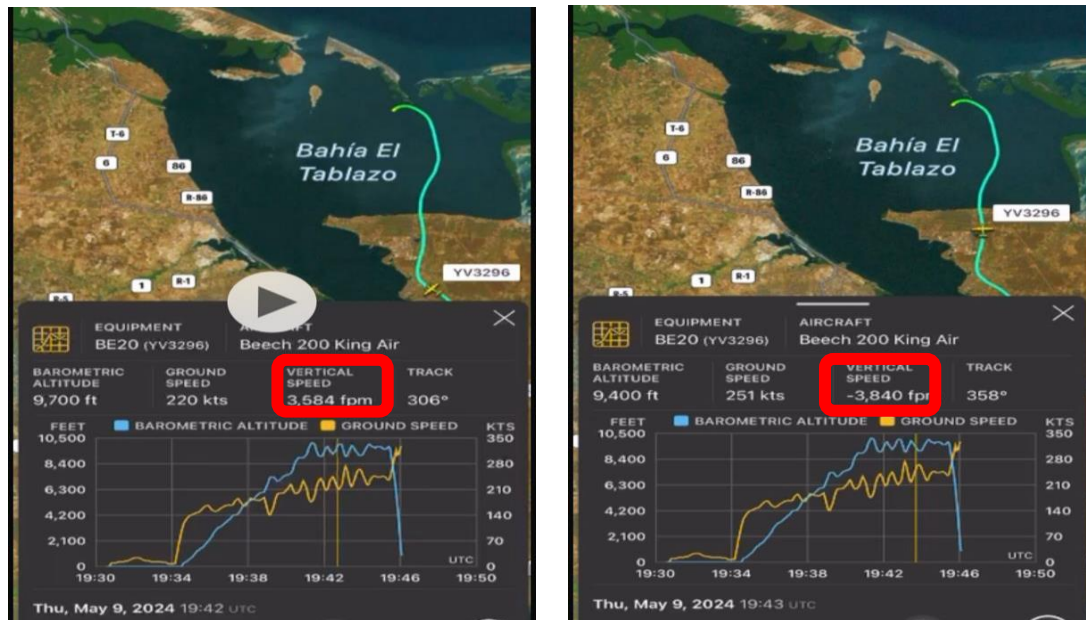


**Imagen 8:** Ruta del YV3296. Hora: 19:42 UTC y 19:44 UTC  
**Fuente:** Aplicación móvil Windy. **Año:** 2024

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.

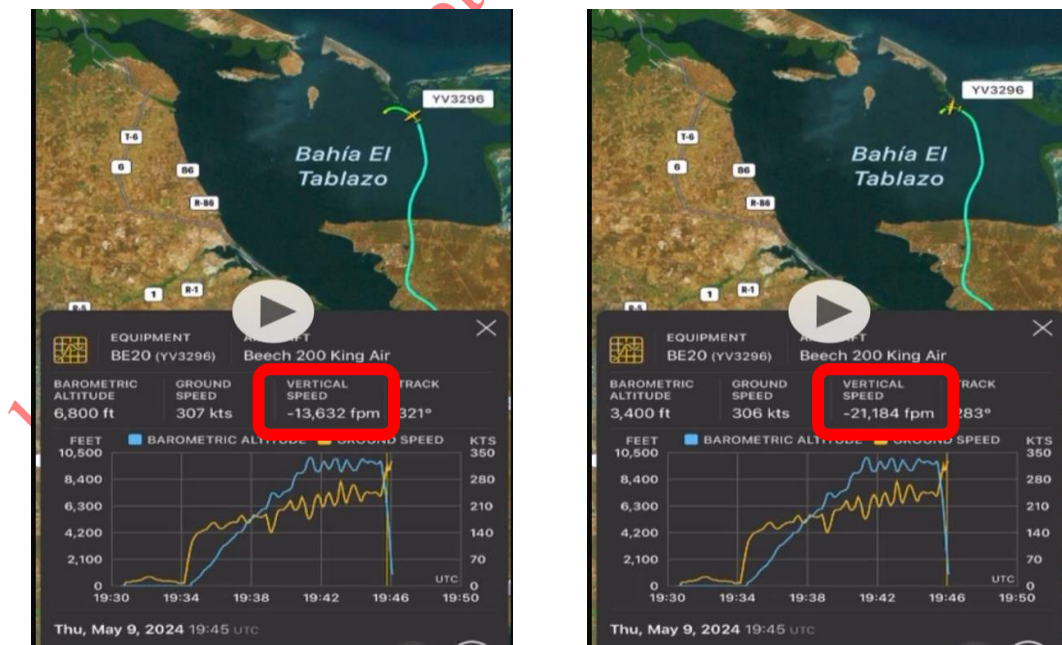
En las siguientes imágenes de Flight Radar observamos la ubicación de la aeronave a las 19:42 y 19:43, llama la atención la indicación de Vertical Speed el cual nos indica la variación abrupta de la actitud de la nariz, probablemente producto del mal tiempo en el área donde se encontraba.





**Imagen 9.** Variación abrupta de la actitud de la nariz del YV3296. Horas: 19:42 UTC y 19:43 UTC

Fuente: Aplicación FlightRadar24. Año 2024



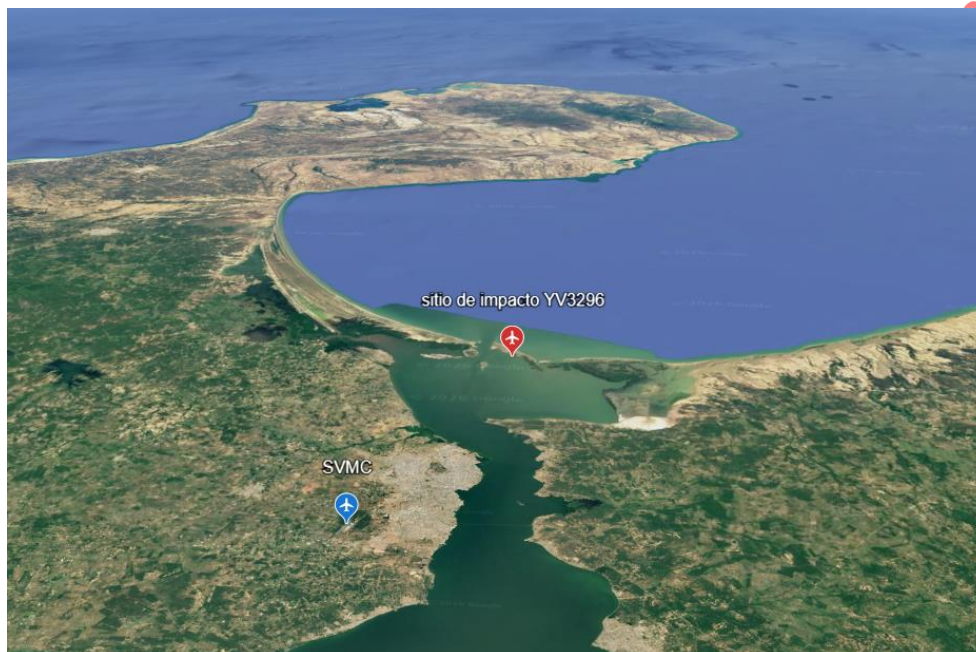
**Imagen 10.** Pérdida de control del YV3296. Hora: 19:45 UTC

Fuente: Aplicación FlightRadar24. Año 2024



En las imágenes de la parte superior 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.

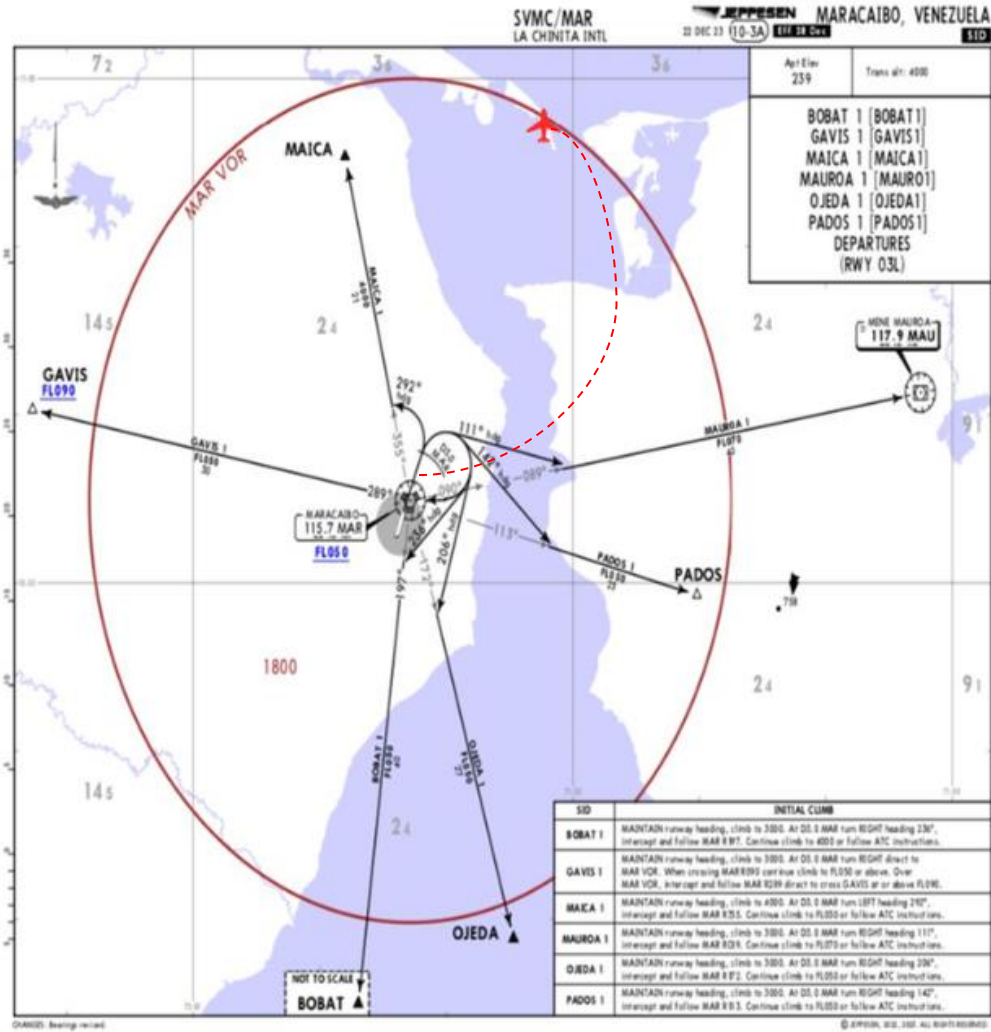
En la Imagen 11 observamos el punto de impacto de la aeronave, posteriormente en la imagen 12, tenemos la comparación del punto de impacto vs la ruta autorizada por los servicios de tránsito aéreo.



**Imagen 11** Ubicación de la aeronave  
**Fuente:** Google Earth. **Año:** 2024.

La línea punteada roja refleja la ruta seguida por el YV3296, la línea negra continua es el procedimiento autorizado el cual establece, mantenga el rumbo de la pista, ascienda a 3000 ft, a las 3 millas de mar, vire por la derecha rumbo  $111^\circ$ , intercepte y siga el radial 089 de mar, continúe en ascenso a  $f1070$  y siga las instrucciones del ATC.





**Imagen 12. Procedimiento autorizado**  
**Fuente: AIP. Año: 2024**

### 1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

Los ocho ocupantes resultaron con lesiones mortales producto del impacto, politraumatismos generalizados por siniestro aéreo.

### 1.14 INCENDIO

No hubo incendio



### 1.15 SUPERVIVENCIA

No hubo sobrevivientes; todos a bordo sufrieron lesiones mortales en el impacto.

### 1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

- Fueron inspeccionados y evaluados los restos, para determinar las condiciones de la aeronave en el momento del suceso y así poder establecer factores causales.
- Se realizó el registro fotográfico de los elementos recuperados del accidente, también se hicieron tomas cercanas de elementos que pudieran arrojar indicios de la causa del evento

### 1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La aeronave es de uso corporativo

### 1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No hay información adicional que sea esencial para el desarrollo del análisis y las conclusiones este informe final.

### 1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Para el desarrollo del proceso investigativo fueron empleadas como referencia las técnicas (procedimientos) y lineamientos (métodos y operaciones) establecidos en el Documento 9756 AN/965 Parte 3, manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación de la OACI. Las cuales, algunas de ellas, se describen a continuación:

- Revisión de la documentación y registros de mantenimiento de la aeronave.
- Revisión de la documentación y registros de la tripulación
- Revisión de la documentación y registros de la OMAC.
- Revisión del plan de vuelo y reporte meteorológico.



- Inspección del sitio del suceso.
- Inspección de los restos de la aeronave.

## 2. ANÁLISIS DEL SUCESO

### 2.1 Registros

- Al analizar la documentación emitida por la Autoridad Aeronáutica del Estado, se verificó que la misma contaba con el certificado de aeronavegabilidad vigente, así como también el certificado de matrícula.
- El análisis de los registros de entrenamiento y habilitaciones de la tripulación reflejan el Capitán contaba con su documentación al día y los entrenamientos correspondientes.

### 2.3 Aeronave

- Se realizó una evaluación a los restos de la aeronave, observándose daños por impacto

#### 2.3.1 Motores

Ambos motores presentaban daños por impacto. Por la condición de los alabes dobladas opuestas a la dirección de rotación, indica que ambos motores se encontraban funcionando durante el impacto.

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>





Formes!



**Imagen 13.** Motor derecho recuperado  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024





**Imagen 14.** Palas con evidencia de torsión por el impacto  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024



**Imagen 15.** Motor con evidencia de torsión por el impacto  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024

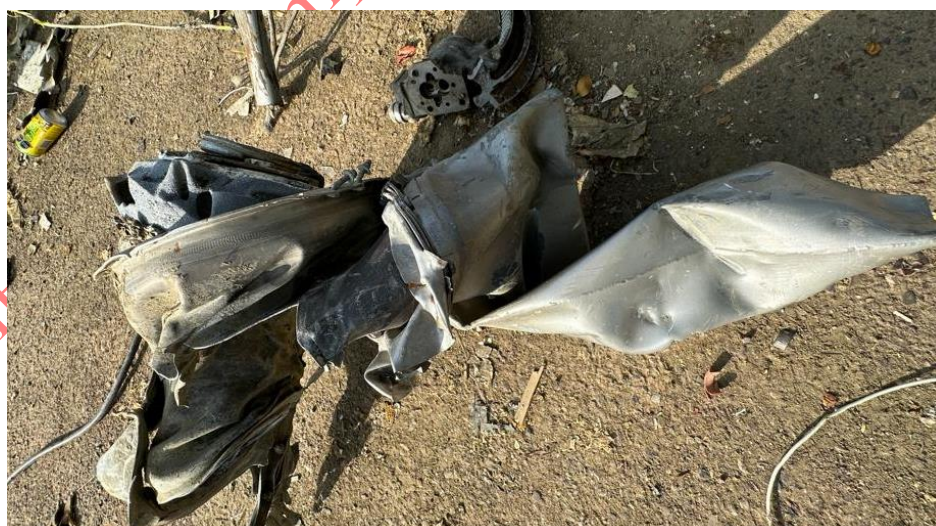




**Imagen 16.** Motor con evidencia de torsión por el impacto  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024



**Imagen 17.** Pala fracturada  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024



**Imagen 18.** Resto de motor recuperado  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024





**Imagen 19. Motores recuperados**  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024



**Imagen 20. Palas recuperadas**  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024

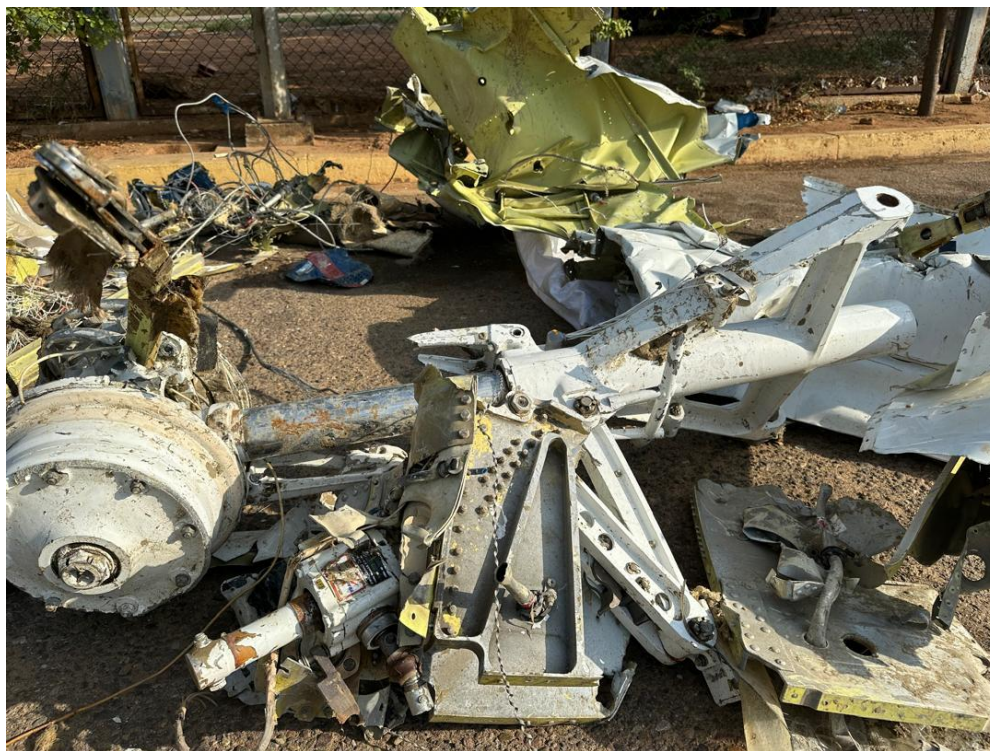


**Imagen 21. Palas recuperadas**  
**Fuente:** Investigador encargado. **Año:** 2024

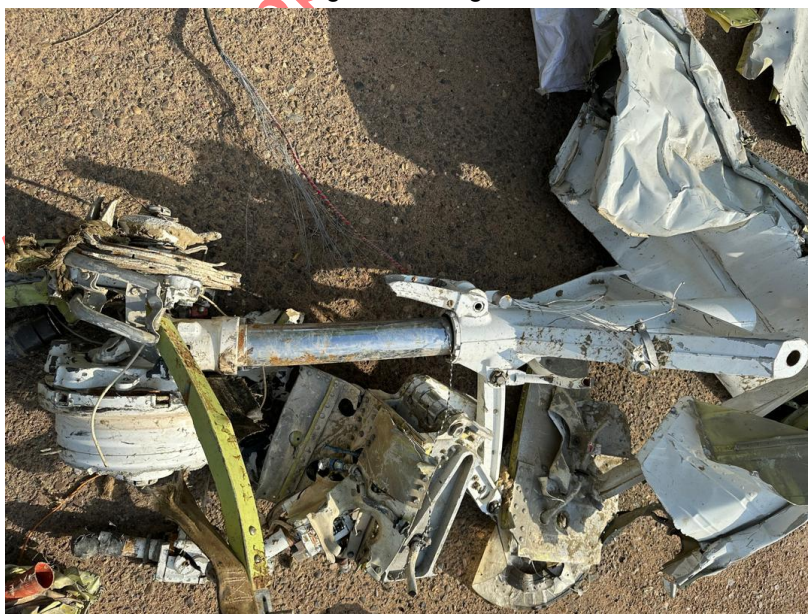


## 2.2.1 Trenes de Aterrizaje

Se recuperaron restos de los trenes de aterrizaje con daños producto del impacto.

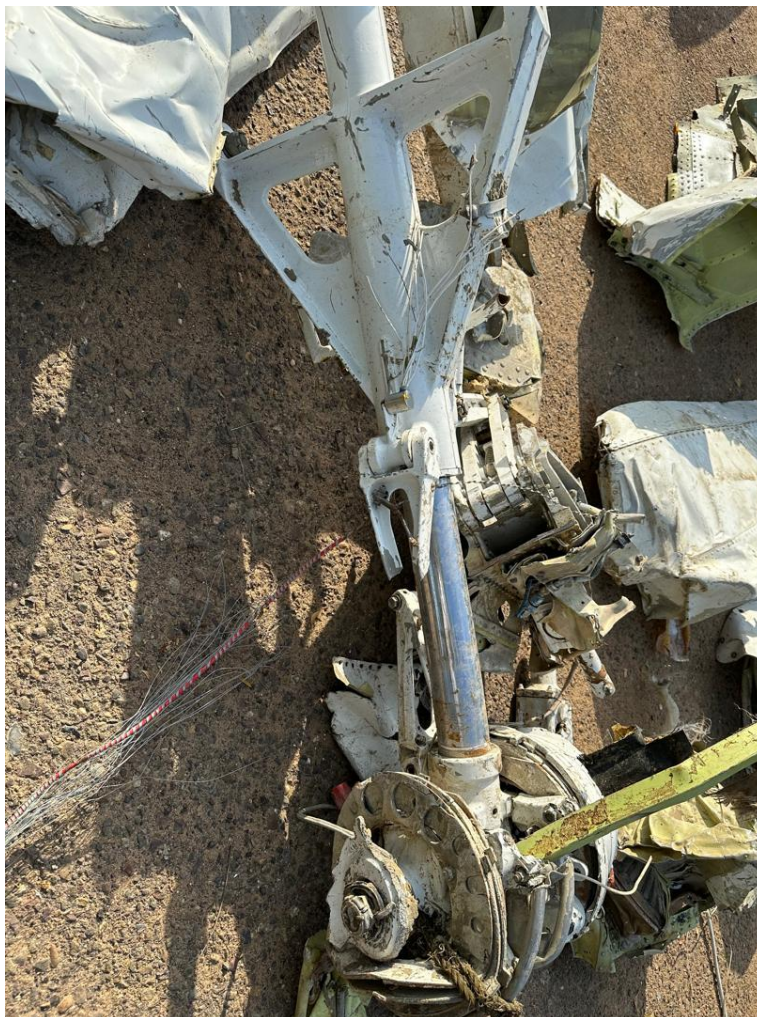


**Imagen 22.** Trenes recuperados  
Fuente: Investigador encargado. Año: 2024



**Imagen 23.** Trenes recuperados  
Fuente: Investigador encargado. Año: 2024





**Imagen 24.** Restos de los trenes de aterrizaje recuperados  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024

### 2.2.2 Restos de la aeronave

Se recuperaron del lago restos del fuselaje con daños evidentes producto del impacto.





http

**Imagen 25.** Placa identificadora de la aeronave  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024



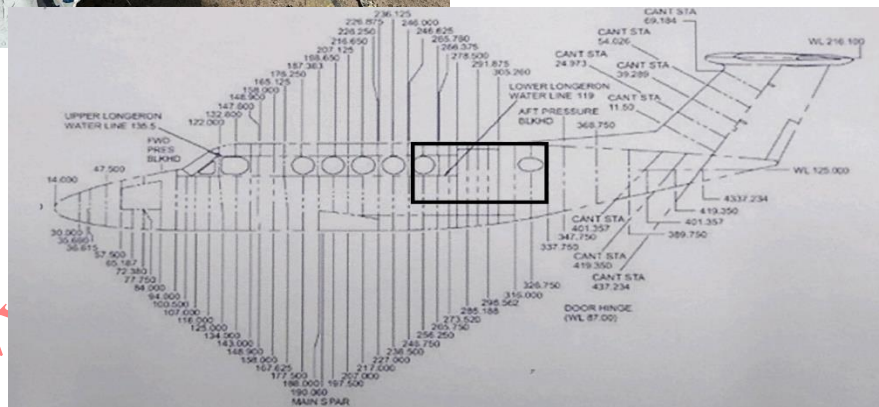


**Imagen 26.** Restos del fuselaje recuperado  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





Jiaac/informes/



<http://www.jiaac.informes/>

**Imagen 27.** Porción de la parte posterior del lado izquierdo de la aeronave, desde la estación 256,750 hasta la 337,750 aproximadamente  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





liaac/ii

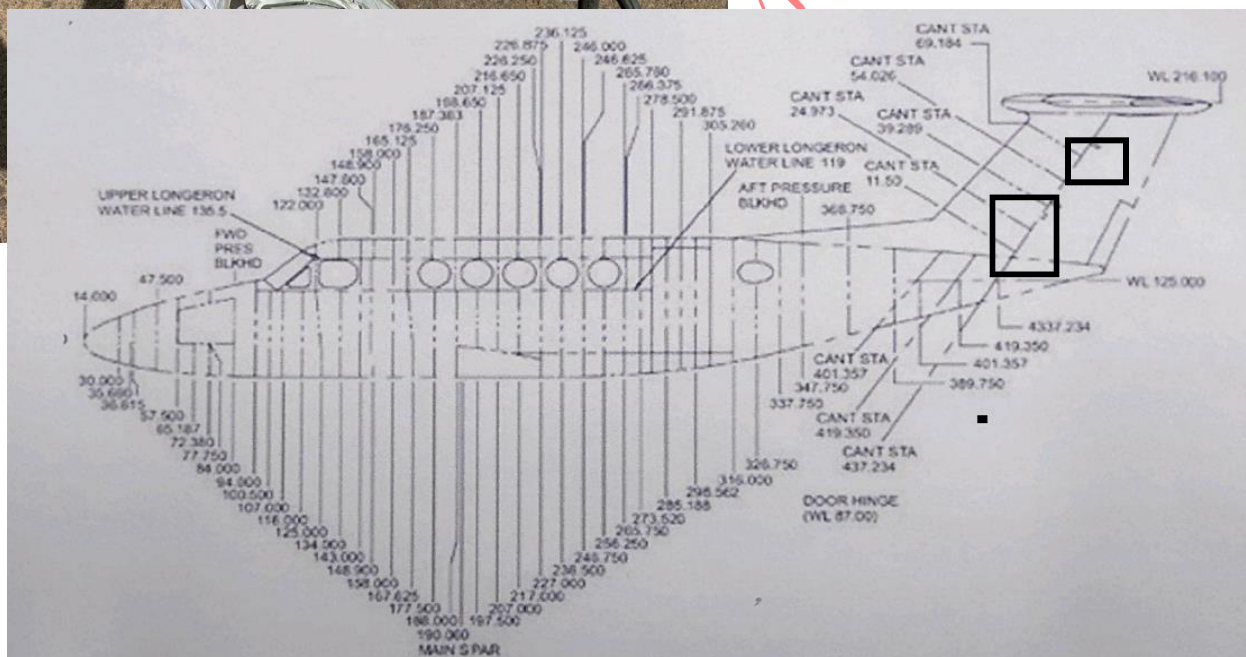


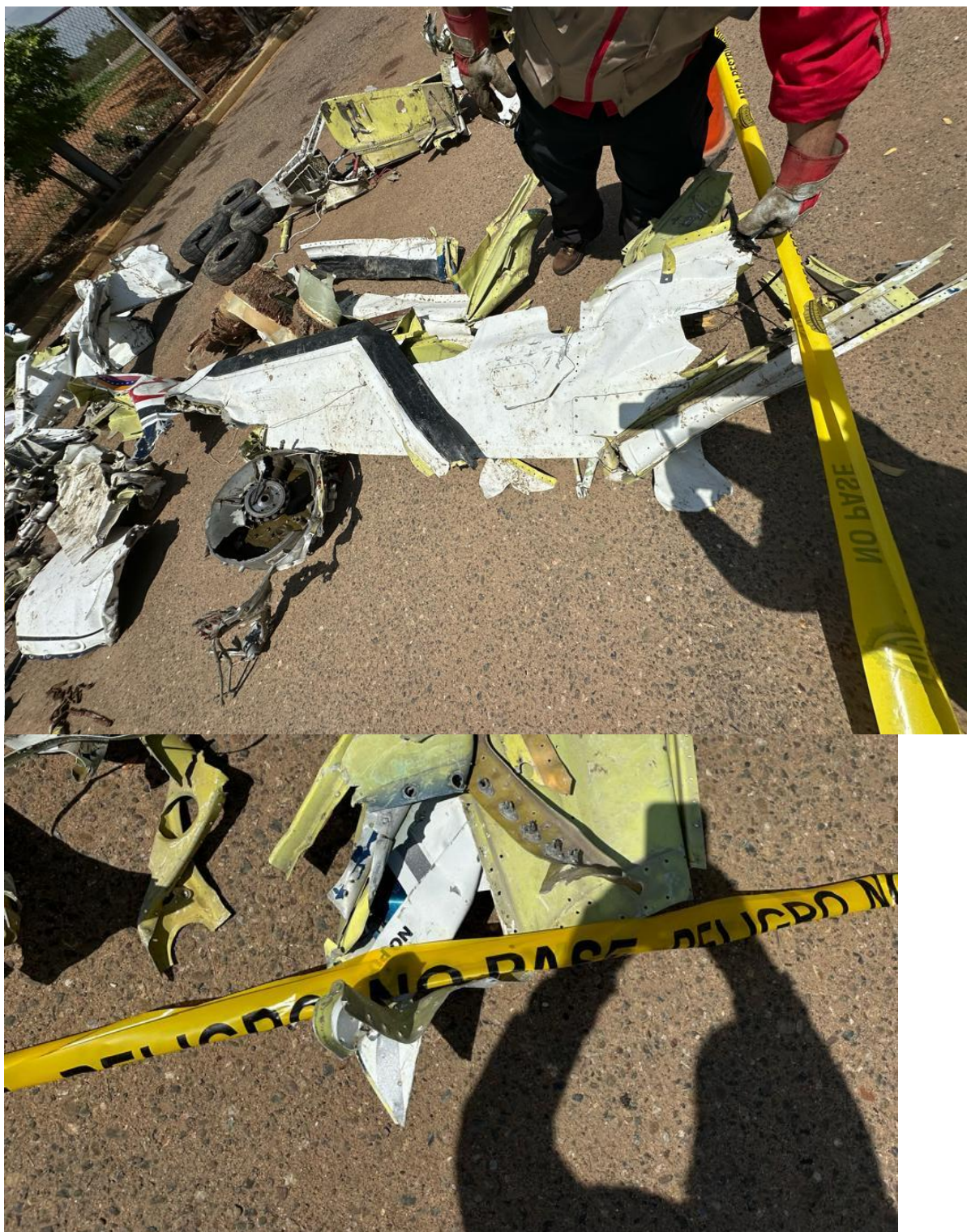
Imagen 28. Porción de la parte posterior de la aeronave (empenaje)  
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024





**Imagen 29.** Restos del windshield  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 30.** Restos de la aeronave  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 31.** Restos de la aeronave  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024



### 3. CONCLUSIONES

#### 3.1 HECHOS DEFINIDOS

- a. Para el momento del accidente, el piloto contaba con licencia, y sus habilitaciones correspondientes, así como el certificado de aptitud psicofísicas vigentes para el momento del accidente, y contaba con aproximadamente 26.125,5 horas totales de vuelo y 130 horas en el modelo de aeronave involucrada en el suceso
- 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 se encontraba aeronavegable para efectuar el vuelo programado.
- c. Las condiciones meteorológicas eran adversas previo al suceso
- d. Se pudo constatar que no existe Oficina de Meteorología Aeronáutica en el Aeropuerto de Maracaibo.
- e. Se pudo constatar que el capitán no solicitó en el despacho la información meteorológica correspondiente a la ruta.
- f. Se pudo evidenciar que el piloto no continuó la salida autorizada por el Controlador de Tránsito Aéreo, la cual era a través del punto de reporte MAUROA 1, solicitó desvío hacia el norte dirigiéndose directamente a las condiciones meteorológicas adversas.
- g. En base a la información de la 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)

|   |                            |
|---|----------------------------|
| VMCG, Ground Minimum Control                                  | 84 KIAS                    |
| VMCA, Air Minimum Control                                     | 86 KIAS                    |
| Takeoff (Flaps 0%/Flaps 40%):                                 |                            |
| V <sub>1</sub> /V <sub>R</sub> (rotation)                     | 95 KIAS/94 KIAS            |
| 50 ft   | 121 KIAS/106 KIAS          |
| V <sub>2</sub>  | 121 KIAS/106 KIAS          |
| V <sub>SSE</sub> , Intentional One-Engine Inoperative         | 104 KIAS                   |
| V <sub>Y</sub> , Two-Engine Best Rate-of-Climb                | 125 KIAS                   |
| V <sub>YSE</sub> , One-Engine Inoperative Best Rate-of-Climb  | 121 KIAS                   |
| V <sub>X</sub> , Two-Engine Best of Angle-of-Climb            | 100 KIAS                   |
| V <sub>XSE</sub> , 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 <sub>SO</sub> ) |
| 40% Flaps   | 85 KIAS                    |
| 0% Flaps  | 99 KIAS (V <sub>S1</sub> ) |

**Ilustración 32. Limitaciones generales de velocidades**  
**Fuente: Simuflite King air 200**

### 3.2 CAUSAS

La Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, tomando en cuenta las características del accidente, las evidencias recopiladas en el transcurso de la investigación y las experticias realizadas, considera como factor causal Condiciones Meteorológicas Adversas.



#### **Factores Contribuyentes:**

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

#### **4. RECOMENDACIONES**

La Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, hace del conocimiento del lector que las recomendaciones de seguridad que se ofrecen a continuación revisten un carácter estrictamente técnico y administrativo.

##### **A la Autoridad Aeronáutica**

- **019/2024-AA1** .Evaluar la posibilidad de instalar y poner en funcionamiento el ATIS para garantizar el suministro de información en tiempo real a la comunidad aeronáutica.
- **019/2024-AA2** Evaluar la posibilidad y en coordinación con el Servicio de Meteorología de la AMB, de que en todos los Aeropuertos internacionales entren en funcionamiento las Oficinas de Meteorología Aeronáutica.
- **019/2024-AA3** Evaluar la posibilidad de suministrar la información meteorológica en pantallas o sistemas digitales, con la finalidad de garantizar que todas las tripulaciones estén en conocimiento de las condiciones tanto en el aeropuerto como en ruta.



## A la comunidad Aeronáutica

- **019/2024-CA1** Las tripulaciones de vuelo deben realizar una planificación previa del vuelo, garantizando la evaluación de las condiciones meteorológicas durante todas las fases del vuelo, utilizando datos oficiales de los servicios de información aeronáutica o de otras fuentes autorizadas.

Para lograr el objetivo final de la investigación de accidentes, haciendo una efectiva labor de prevención, se requiere el compromiso del destinatario de las recomendaciones de seguridad, a los fines de suministrar a esta DGOAST, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas.

23/01/2026

POR LA JIAAC:

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>



CONTACTENOS:

Dirección: Av. Francisco de Miranda, Torre MPPT, Piso 20, Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte, 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)



“El investigador 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.”

M. J. M. D. C. H.

