



CUERPO DE APOYO
Y SALVAMENTO MARÍTIMO

COMPONENTE ZONAL CARENERO

INFORME PRELIMINAR NÚM. 1

CASO MSAR

YV2604 | PIPER PA-34-220T SENECA V
CARENERO, 08 0000Q FEB2020

1. INTRODUCCIÓN

Este informe ha sido elaborado por el Cuerpo de Apoyo y Salvamento Marítimo (CASMAR) de ONSA Venezuela con el objeto de compilar la mayor y más detallada data relacionada con el CASO SAR en cuestión, de manera de contribuir con la Seguridad Marítima y la preservación de la vida en los espacios acuáticos; asunto fundamental de los objetivos de esta Organización (ONSA Venezuela).

El presente informe se ha desarrollado basado en la buena Fe, con fines informativos, de carácter institucional y de acuerdo a la información obtenida de diferentes fuentes. Así mismo expresamente declara y reconoce que no pretende sustituir ni sustituye en forma alguna, la información relacionada de carácter Oficial que emitan las autoridades competentes de Venezuela o cualquier otro ente.

Para contactarnos, enviar sus comentarios o sugerencias con respecto a esta publicación, podrá hacerlo a la siguiente dirección:

Comando Nacional – CASMAR
[casmar@onsa.org.ve]

Componente Zonal Carenero
[carenero@onsa.org.ve]

2. TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción	02
2. Tabla de Contenido	03
3. SITREP Inicial	04
4. De los Hechos	08
5. Del Análisis de los Hechos	10
6. Conclusiones	12
7. Recomendaciones	13

3. SITREP INICIAL

TRANSMISIÓN: DETRESFA
DE: ONSA/Carenero
PARA: ONSA/REM (RED DE EMERGENCIA MARÍTIMA)
SAR SITREP Núm. 0 (INICIAL). CASO mSAR YV22604

A. IDENTIDAD DEL ACCIDENTADO:

- Nombre: YV2604 .
- ID/Matrícula: YV2604 .
- Nacionalidad: Venezolana



**Piper PA-34-220T Seneca V, YV2604 /
3449078, Privada**

B. POSICIÓN: I: 10 ° 30 ' 00 " N - L: 066 ° 04 ' 00 " W (DATUM 0; coordenadas estimadas)



C. SITUACIÓN: Reporte de Situación [SITREP] del 02 2057Q FEB2020 . El pasado 24ENE2020 a las 1430VET se recibe a través de la RED DE EMERGENCIA MARÍTIMA de ONSA, información que la Oficial SAR Janice Nieves indica que la aeronave modelo PA34 con las siglas YV2604, con tres (3) personas a bordo, despegó del Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga (aeropuerto Caracas, SVCS) a las 1240VET con destino al aeropuerto de Higuero (SVHG), donde a la media hora del despegue debió llegar a su destino. A las 1259VET tiene contacto con la Torre de Control Higuero, donde indica que cancela el aterrizaje en el aeropuerto y se regresa al aeropuerto SVCS, momento desde el cual no se tuvo más contacto con la aeronave. La pérdida de contacto de la aeronave ocurrió el día 23ENE2020.

D. NÚMERO DE PERSONAS [POB]: 03

E. ASISTENCIA REQUERIDA: activar POV para misión SAR marítima (mSAR) en apoyo a las autoridades.

F. RCC COORDINADOR: RCC-MIQ

G. DESCRIPCIÓN DEL ACCIDENTADO: Piper PA-34-220T Seneca V, color blanco y franja azul. .

- Propietario: n/d. .
- Carga: n/d. .
- Zarpe/Salida: SVCS (Aeropuerto Machado Zuloaga) .
- Equipo de Ayuda a bordo: ELT

H. CONDICIONES CLIMÁTICAS:

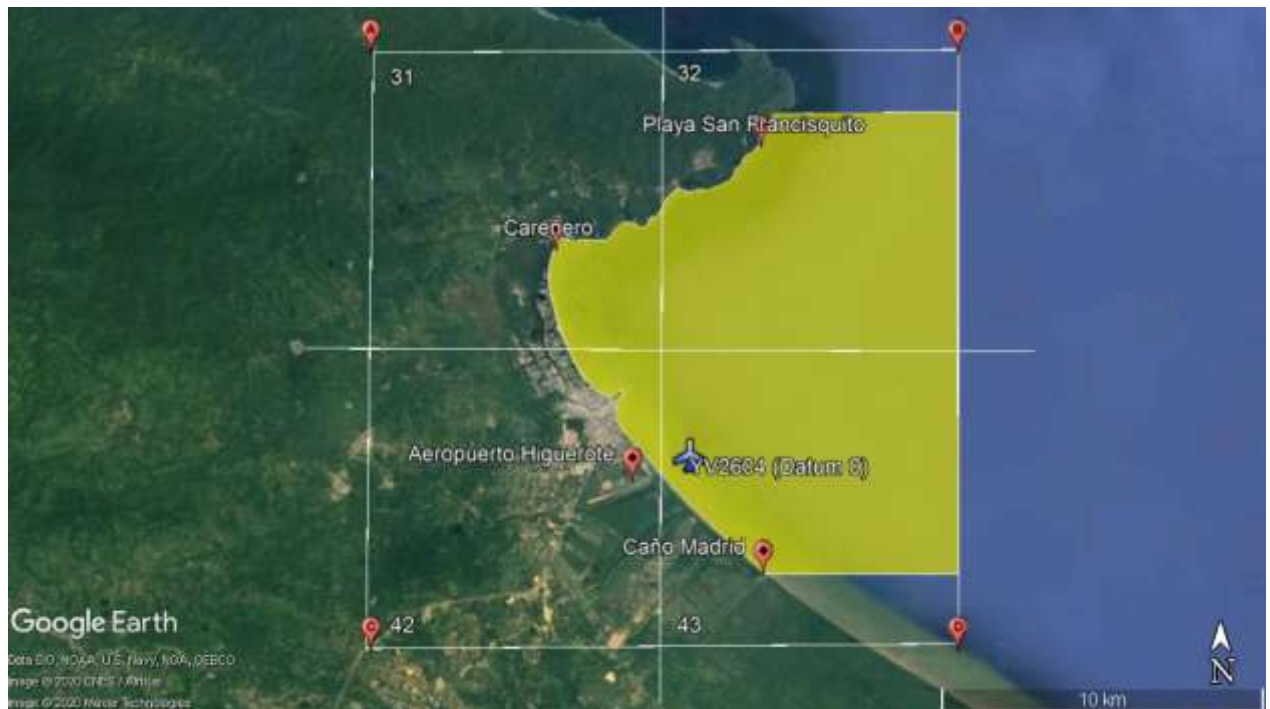
- Viento: n/d. .
- Nubosidad: Despejado .
- Mar: Moderado .
- PAtm: n/d.

I. ACCIÓN INICIAL: RCC-MIQ

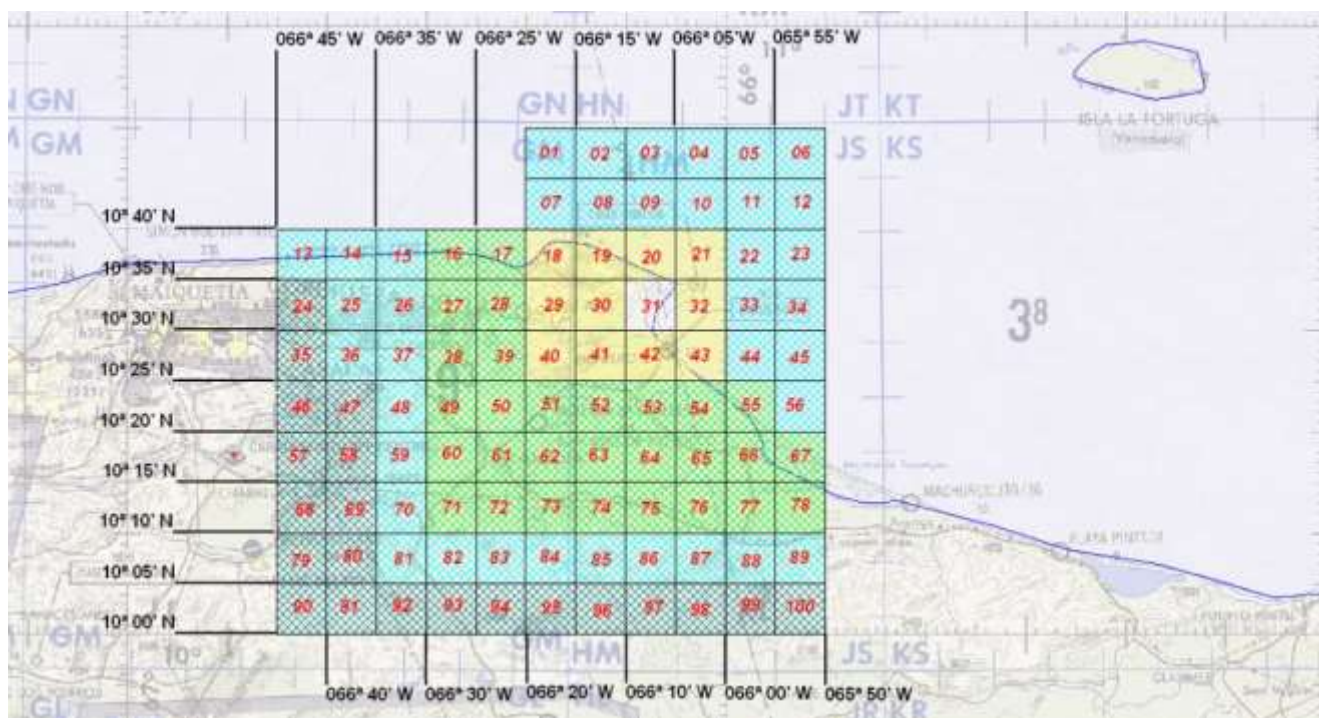
J. ÁREA DE BÚSQUEDA RECOMENDADA [SRA]:

(A) I: 10 50 00 - L: 066 45 00 (B) I: 10 50 00 - L: 065 50 00

(C) I: 10 00 00 - L: 066 45 00 (D) I: 10 00 00 - L: 065 50 00



Véase: cuadrículas 31



K. INSTRUCCIONES DE COORDINACIÓN: La SRA está cuadrículada de manera que cada cuadrícula tiene un tamaño de 5MNx5MN, numeradas del 01 al 100, de manera tal que inicia de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo, excluyendo de la numeración correlativa y en orden de aparición, la 01 al 06 y la 07 al 12, todas las demás quedan enumeradas.

L. PLANES FUTUROS: EL Cuerpo de Apoyo & Salvamento Marítimo de ONSA en apoyo a las autoridades, ejecutará y coordinará con voluntarios, maniobras de Búsqueda y Recuperación, en las cuadrículas numeradas siguientes: 18, 19, 20, 31, 32, 42, 43, 54, 55, 66 y 67.

M. INFORMACIÓN ADICIONAL: la duración de la misión hasta ahora es de 00 hrs : 00 min. Nueve (9) días después de abierto el caso y luego que la autoridad SAR considerara la posibilidad de que se trate de un accidente en los espacios acuáticos, se invita al Cuerpo de Apoyo & Salvamento Marítimo de ONSA Venezuela a participar a la orden de la Sala de Operaciones instalada para el caso. Asume la responsabilidad operativa interna el Componente Zonal Carenero. Se notifica a la Autoridad Acuática de la circunscripción y a la Sala Situación INEA de la situación, mediante el presente reporte. Sala de seguimiento y publicaciones de la misión en: <http://www.onsa.org.ve/comunidad/forum/viewtopic.php?f=4&t=4599#p10566>. TEMA abierto para este Caso, en la Sala de Búsqueda & Salvamento Marítimo (mSAR) del BBS de la Organización (véase: <http://bit.ly/rzzxUU>).

4. DE LOS HECHOS

(basado en la recopilación de información hasta la fecha)

ANTECEDENTES A LA DETRESFA

- 4.1 La aeronave modelo PA34 con las siglas YV2604, con tres (3) personas a bordo, despegó del Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga (aeropuerto Caracas, SVCS) el JUEVES 23ENE2020 a las 1240VET con destino al aeropuerto de Higuero (SVHG), donde a la media hora del despegue debió llegar a su destino.
- 4.2 Aproximadamente a las 1254VET tiene un primer contacto con la Torre de Control Higuero (a 13MN de la Estación SVHG) indicando que cancela el aterrizaje pero que continúa su vuelo hacia SVHG. La torre de control Higuero le indica que reporte sobre la Estación (SVHG).
- 4.3 A las 1259VET la aeronave YV2604 reporta a Higuero sobre la Estación e indica que se dirige a Carenero. La torre le indica entonces que reporte Carenero (ETA 2min. de vuelo). Desde ese momento no se tuvo más contacto con la aeronave.
- 4.4 Al caer la tarde-noche del 23ENE2020, los familiares se comunican con el aeropuerto Oscar Machado Zuloaga (SVCS) para conocer información de la aeronave y de sus ocupantes, que originalmente tenían previsto retornar el mismo día. El personal del SVCS se comunica con el personal de control del SVHG y es entonces cuando se percatan de la pérdida de contacto con la aeronave (desde las 1259VET). Es entonces después del ocaso, cuando se declara la DETRESFA de la aeronave YV2604; sin embargo, ninguna FALSAR es despachada para atender el caso durante el resto de las horas del jueves 23ENE2020.
- 4.5 En horas de la mañana del 24ENE2020 y con más de 18h de haber perdido contacto con la aeronave YV2604, se despachan las primeras FALSAR al lugar; realizando preliminarmente una búsqueda orientada más hacia el escenario: en ruta y sobre tierra cerca de la costa.

POST-DETRESFA

- 4.6 El radar de Maiquetía (MIQ), suministró una traza de vuelo que indica que el avión estaba aproximadamente rumbo 080° nivelado a unos 5.000 pies de altura al momento que desaparece del radar sobre Higuero.
- 4.7 Se recibió un reporte no certificado de una celda de telefonía celular (operadora móvil) al Sur de Chirimena que dio pie a la hipótesis, que el YV2604 pudo haber caído en tierra.
- 4.8 Varios testigos han reportado haber visto la aeronave, sin que hasta ahora se haya podido identificar un lugar exacto.
- 4.9 Un testigo (pescador) dice que vio una aeronave amarizar con los motores encendidos sobre el mar, muy cerca del Farallón Centinela mientras se encontraba

en faena de pesca junto con otras 3 personas. Señala que la aeronave segundos más tarde de amarizar suavemente (mar en calma), se hundió rápidamente. Los demás ocupantes solo llegaron a ver las burbujas que dejaba la aeronave mientras se sumergía (estas 3 personas se encontraban durmiendo al momento del evento).

- 4.10 Días más tarde se recibió una traza de Google (seguimiento), del equipo celular de uno de los ocupantes de la aeronave YV2604, que desaparece en el mar a 1,990 metros al NE del aeropuerto de Higuerote (SVHG) y a 770 metros de la costa (concretamente, Agua Sal).
- 4.11 No se tienen más trazas de radar disponibles para verificación doble.
- 4.12 No se ha recibido ningún reporte certificado de las operadoras telefónicas (incluyendo la referida en este informe), acerca de las celdas de celular, que podrían haber sido activadas en la zona de Carenero-Higuerote, con los teléfonos de alguno de los ocupantes.

5. DEL ANÁLISIS DE LOS HECHOS

5.1 ESCUCHEMOS AL PILOTO (TRIPULACIÓN)

- 5.1.1 Siguiendo los reportes e indicaciones del Piloto, la aeronave se pierde en ruta Higuero-Carenero. Debido a la forma cóncava de la costa, el escenario primario para establecer una SRA es sobre el espacio acuático de la circunscripción de Carenero.

5.2 ESCUCHEMOS A LA AERONAVE Y SUS EQUIPOS

- 5.2.1 Siguiendo la traza que deja el transpondedor a bordo de la aeronave YV2604, este dejó de transmitir señal al radar de MIQ sobre el espacio acuático de la circunscripción de Carenero, específicamente entre Carenero-Higuero.
- 5.2.2 Siguiendo la traza que dejó uno de los celulares de los ocupantes a Google, éste dejó de transmitir información, sobre el espacio acuático de la circunscripción de Carenero, específicamente entre Carenero-Higuero.
- 5.2.3 Las activación de celdas de operadoras telefónicas no ha sido certificadas, por lo que únicamente son indicios que deben ser confirmado por otros elementos.
- 5.2.4 Luego de realizar pruebas de vuelo en el área Carenero-Higuero, se pudo constatar que las aeronaves que han sobrevolado el sector, sus transpondedores han sido detectados en vuelo con al menos 1.000 pies de altura por el radar de MIQ; por lo que al no haberse detectado un descenso en el nivel de vuelo del YV2604 a 5.000 pies, se podrían considerar dos situaciones: 1) se dañó el transpondedor de la aeronave al pasar por sobre la Estación SVHG; ó 2) el Piloto apagó el transpondedor para realizar otras maniobras en vuelo sobre el mar.

5.3 ESCUCHEMOS A LOS TESTIGOS

- 5.3.1 Ninguno de los testigos que refieren el caso como un accidente sobre tierra, al ver la situación descrita por cada uno, se dirigió al lugar de los hechos o reportó voluntariamente a autoridad alguna, dentro de las siguientes 24h; asimismo, no existe una clara coincidencia en el día, fecha y hora de lo declarado con la ocurrencia. Ubicando en una carta o mapa, los eventuales avistamientos, muchos de los puntos no tienen lógica o coherencia con el resto de los hechos verídicos conocidos. Por lo tanto, la declaración de los testigos que refieren el caso como un accidente sobre tierra, no garantiza que tal información sea cierta.
- 5.3.2 En cuanto a la declaración del pescador que dice haber visto la aeronave caer muy cerca del Farallón Centinela, otras personas que lo

acompañaban, no puedan dar Fe de ello; sin embargo, la hipótesis es coherente con los hechos conocidos y el resultado hasta ahora obtenido.

6. CONCLUSIONES

6.1 CONSIDERANDO al análisis realizado sobre los hechos narrados, concluimos que:

- 6.1.1 **El escenario correcto y más probable**, de acuerdo a los procedimientos estándar de planificación SAR, sobre un posible accidente de la aeronave YV2604, **es sobre el espacio acuático de la Circunscripción de Carenero**.
- 6.1.2 **El área de Búsqueda Marítima Recomendada (mSRA) primaria, debe ser la correspondiente a las cuadrículas 31, 32, 42 y 43** de la SRA establecida por el SAR (INAC) e **identificada por el Cuerpo de Apoyo & Salvamento Marítimo como mSRA ABCD**. Este resultado deriva de “escuchar” las indicaciones del piloto, la aeronave y sus equipos; hasta donde ellos no han sido puestos en duda.
- 6.1.3 Establecer como segunda mSAR **la correspondiente a las cuadrículas 03 y 04** de la SRA establecida por el SAR (INAC) e **identificada por el Cuerpo de Apoyo & Salvamento Marítimo como mSRA EFGH**. Este resultado deriva de una presunción coherente con los hechos conocidos y el resultado hasta ahora obtenido.

7. RECOMENDACIONES

7.1 Para la fecha sábado 08FEB2020, las maniobras **a recomendar** son las siguientes:

- 7.1.1 **Cambiar el tipo de misión**, de Búsqueda y Salvamento, **ahora a Búsqueda y Recuperación**, exclusivamente para las maniobras en el ámbito acuático. Para operaciones en tierra, se aplicará el criterio de la autoridad SAR (INAC).
- 7.1.2 **No continuar búsquedas de superficie sobre el espacio acuático, por cuanto cualquier objeto o resto del posible** accidente del YV2604 en la circunscripción acuática de Carenero, **debe a la fecha haber llegado ya a la costa** y por ende debe estar localizable en tierra, según las proyecciones de deriva correspondientes.
- 7.1.3 **Enfocar las operaciones de búsqueda en la localización de objetos en la costa (playa), donde pueda haber llegado algún objeto o restos de la aeronave.** Activar cuadrillas o brigadas de a pie, sobre la costa en las áreas recomendadas. También se sugiere el uso de vehículos de playa a baja velocidad (búsqueda con detalle)





- 7.1.4 **Realizar una búsqueda de la aeronave con Sonares de Barrido Lateral o SSS por sus siglas en inglés (Side Scan Sonar), en el o las áreas de búsqueda recomendadas (maniobras de superficie para búsqueda submarina).** También podrían utilizarse barridos submarinos con redes desde embarcaciones, en áreas de poca profundidad y bajo condiciones de impacto ambiental controlado (y autorizado).



- 7.1.5 **Preparar (preventivo) un equipo de Buzos expertos/especializados en operaciones de recuperación submarina, para que una vez identificada la aeronave o sus restos debajo del agua, se inicien en la medida de lo posible y bajo estricta supervisión profesional, las maniobras submarinas que correspondan.** La profundidad estimada en el o las áreas de operaciones, no debe exceder los 80m. de profundidad preliminarmente.

- 7.1.6 Mantener las operaciones de Búsqueda, Salvamento y Recuperación sobre el ámbito terrestre, a discreción de la autoridad SAR (INAC) y expertos en la materia.
- 7.1.7 Realizar lista de tareas pendientes para contrastar información y obtener nueva.
- 7.1.8 Continuar evaluando la información.

p/ ONSA Venezuela

(FDO)
Cap. Freddy E. Muñoz A.
Cmdt. Nacional

(FDO)
Cap. Rafael J. Rodríguez M.
Cmdt. Zonal Carenero

p/ CASMAR SPS

(FDO)
VC. Luis G. Inciarte S.
GAE