

# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE SCF-NP/RE

**MATRÍCULA:** YVO154

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** GULFSTREAM  
AEROSPACE CORPORATION

**MODELO:** 695

**SERIAL:** 95010

**EXPLOTADOR:** INSTITUTO NACIONAL DE AERONAUTICA  
CIVIL.

**LUGAR:** AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN  
BOLIVAR DE MAIQUETIA ESTADO LA GUAIRA (SVMÍ)

**FECHA:** 13/11/2024

**HORA:** 19:38 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL  
DE VENEZUELA**

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 037/2024

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST) JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL** 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° **037/2024**, 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 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 13 de NOVIEMBRE de 2024, la aeronave matrícula YVO154, fabricante: GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION , Modelo: 695, Serial: 95010, propiedad del INSTITUTO NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL, el piloto al mando presentó plan de vuelo desde El Aeropuerto Internacional GENERAL JOSÉ TADEO MONAGAS ” ubicado en Maturín, Estado Monagas (SVMT), con destino al Aeropuerto Internacional “SIMÓN BOLIVAR”, ubicado en Maiquetia, Estado La Guaira (SVMI), con tres personas a bordo (piloto y 2 pasajeros), luego de ser aprobado el rodaje hasta el punto de espera es autorizado para el despegue a las 18:35 UTC, durante el ascenso inicial y el resto de la ruta el vuelo se realizó con normalidad, ya encontrándose en el área del control de aproximación de Maiquetía (APP), el controlador autoriza la aproximación visual por la pista diez derecha (10R), el Cap. al mando luego de realizar los procedimientos establecidos en la lista de chequeos y en contacto con la Torre de Control solicita la autorización para el aterrizaje, recibe las condiciones del campo y es autorizado para aterrizar, luego del enderezamiento para la toma de contacto en condiciones normales acciona los reversibles luego de la indicación de las luces beta encendidas, con la aeronave ya controlada el Cap. al mando procede a sacar los reversibles de forma lenta, aproximadamente a unos 40 Nudos (KTS), sin llevar las palancas de





condition a LOW, la aeronave se aceleró girando hacia la izquierda el cap. al mando trata de mantener el control de la aeronave para mantenerlo alineado a la pista con el steering para evitar la excursión de pista pero la aeronave se tornó incontrolable y derrapa realiza un giro de 180° grados lo que provocó el colapso del tren principal derecho por torsión ocasionando daños de importancia a la aeronave deteniéndose finalmente en la intersección delta (D) resultando la tripulación y pasajeros ilesos y la aeronave con los daños antes mencionados.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores Turboprop, fabricado por GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION, modelo 695, serial N° 95010, categoría transporte, Certificado Tipo FAA 2A4 Revisión 49 de fecha 25 de septiembre de 2015, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Sus dos motores ubicados debajo de las alas, son AIRESEARCH, modelo TPE-331-10-511K con un empuje máximo de 1591lbs cada uno. El peso máximo de despegue es de 4600 kg (10.141,26 Lbs).

La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y de estación de radio emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes. La aeronave es de uso Oficial.

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, el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
INSTITUTO NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL  
GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONAUTICA  
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD  
(Certificate of Airworthiness)

N° de Control: 015233

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) <b>YVO154</b>	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) <b>GULFSTREAM AEROSPACE / 695 NORMAL</b>	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) <b>95010</b>
4. Categoría operacional permitida: (Allowed operational category) <b>AERONAVES CIVILES DE USO OFICIAL</b>		Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) <b>ESTÁNDAR</b>

5. El presente certificado de aeronavegabilidad se otorga de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de Diciembre de 1944 y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas para la aeronave antes mencionada, la cual ha sido inspeccionada y se considera que reúne condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes.  
(This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation, dated 7 December 1944 and Venezuelan Aeronautical Regulations in respect of the above-mentioned aircraft which was inspected and is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations)

Fecha de otorgamiento: **11/AGO/2023**  
(Date of issue)

Firma: **MANUEL MANUEL TEJERA DIAZ**  
(Signature)  
PRESIDENTE

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por **2 Años** a partir de la fecha de otorgamiento salvo que se renuncie al mismo, sea suspendido, revocado o que la autoridad aeronáutica establezca una fecha de duración diferente. Este certificado de aeronavegabilidad se mantendrá en vigencia siempre y cuando a la aeronave se le realice mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondiente, emitidas por la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela.  
(This Certificate of Airworthiness is effective for **2 Years** from the date of issuance, unless sooner surrendered, suspended, revoked, or a termination date is otherwise established by The Aeronautical Authority. This Certificate of Airworthiness is effective as long as the maintenance, preventive maintenance and alterations are performed in accordance with The Venezuelan Aeronautical regulations, as appropriate, issue by The Aeronautical Authority of the Bolivarian Republic of Venezuela)

CEA-07-30-31-0048-2006 Rev 2

Certificado que anula el emitido con el N° de Control: \_\_\_\_\_  
(Certificate that cancel original one with Control N°)

Certificado en original  
(Certificate in original)

Renovación de Certificado  
(Renewal of Certificate)

De fecha: \_\_\_\_\_  
(Date)

Imagen 1: Certificado de Aeronavegabilidad.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024

La organización de Mantenimiento que se encargara de las inspecciones, reparaciones y mantenimiento de la aeronave es la **OMAC -N° 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS, C.A.** ubicada en el Aeropuerto Internacional "Oscar Machado Zuloaga", Edificio Aerocentro, Charallave. Estado Miranda.

El piloto con 47 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental / Instrumental Flight.
- Multimotores Terrestres/ Multi Engine Land (AC90, AC95, BE 20) 15/Ene/2025.



- C550 Copiloto/ SIC 15/Ene/2025.
- C550 / C560 Capitán / PIC 15/Ene/2025.

Las condiciones meteorológicas: Dirección e Intensidad del viento eran del Este con 5 Nudos (KT), visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

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

**1. Se solicitó copias de los siguientes Documentos al piloto:**

- Cédula de identidad.
- Licencias.
- Certificados Médicos y entrenamientos realizados.
- Bitácora de vuelo. (CAP)
- Plan de Vuelo.

**2. Se solicitó, Copias de los siguientes Documentos al Explotador:**

- Certificado de aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Matrícula.
- Homologación Acústica.
- Licencia de Estación de Radio.

**3. Se solicitó, Copias de los siguientes documentos a la OMAC-N°104  
AEROCENTRO DE SERVICIOS C.A. :**

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico
- Lista de capacidades aprobada de la OMAC
- Control de Componentes de la Aeronave.



- Registros de Mantenimiento de la Aeronave.
  - Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
  - Ordenes de trabajo y manuales de mantenimiento de la aeronave.
4. Se realizó entrevista al Cap. al mando de la aeronave.
  5. Se procedió a la inspección de la aeronave con los TMA de la **OMAC-N°104**.
  6. Se realizó inspección visual de los daños de la aeronave.
  7. Se realizó inspección de la condición de los controles en la cabina, fluidos de la aeronave, reglaje y varillaje de control de los motores, condición mecánica de los trenes principales y de nariz en los cuales no se evidenciaron posibles fallas mecánicas.
  8. Se realizó la fijación fotográfica.



**Imagen 2:** Ubicación final Intersección D. YVO154

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 3:** Ubicación final Intersección D. YVO154

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 4:** Trayectoria durante el desplazamiento del YVO154.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





[http](#)

**Imagen 5:** Trayectoria durante el desplazamiento del YVO154.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024



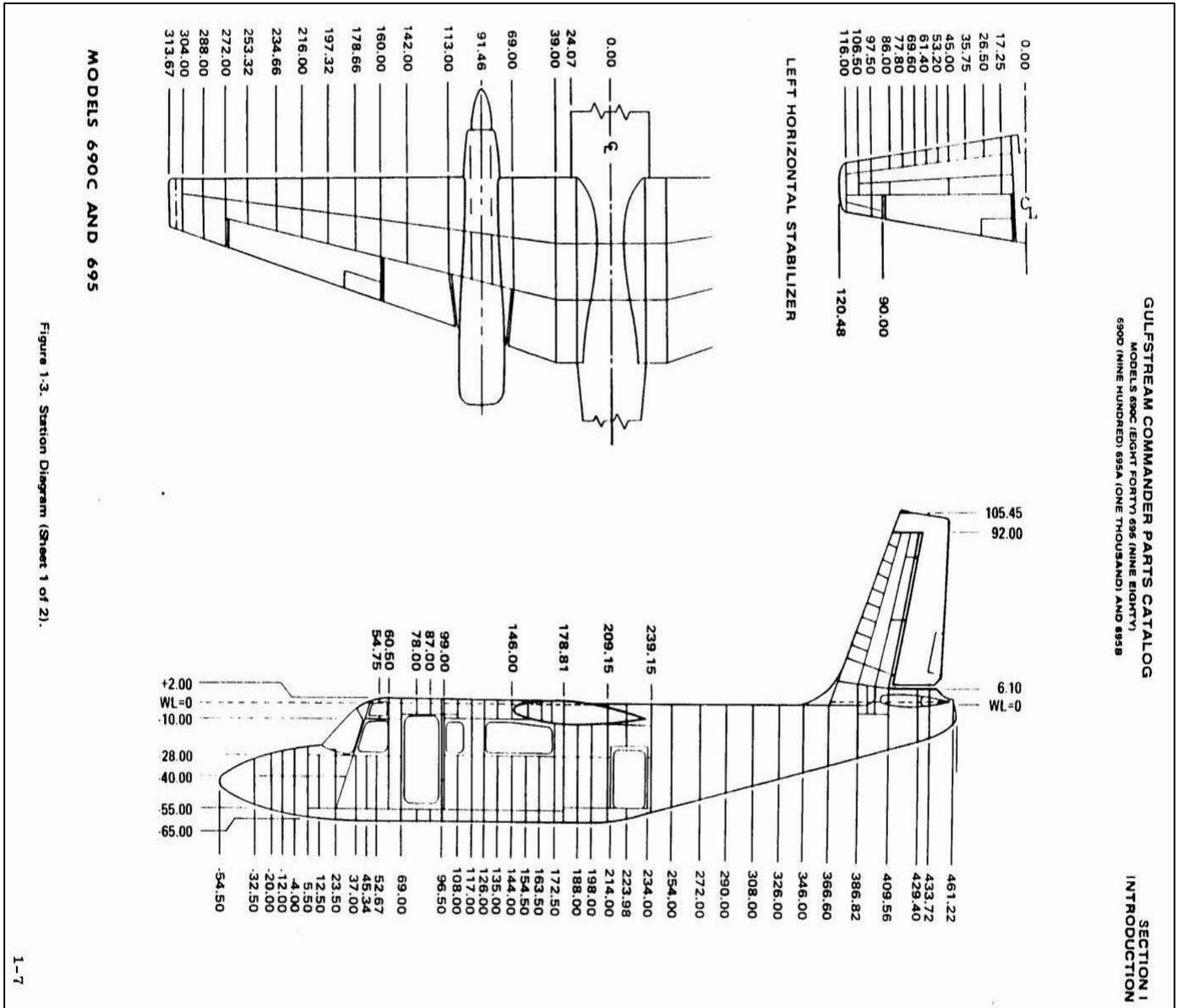
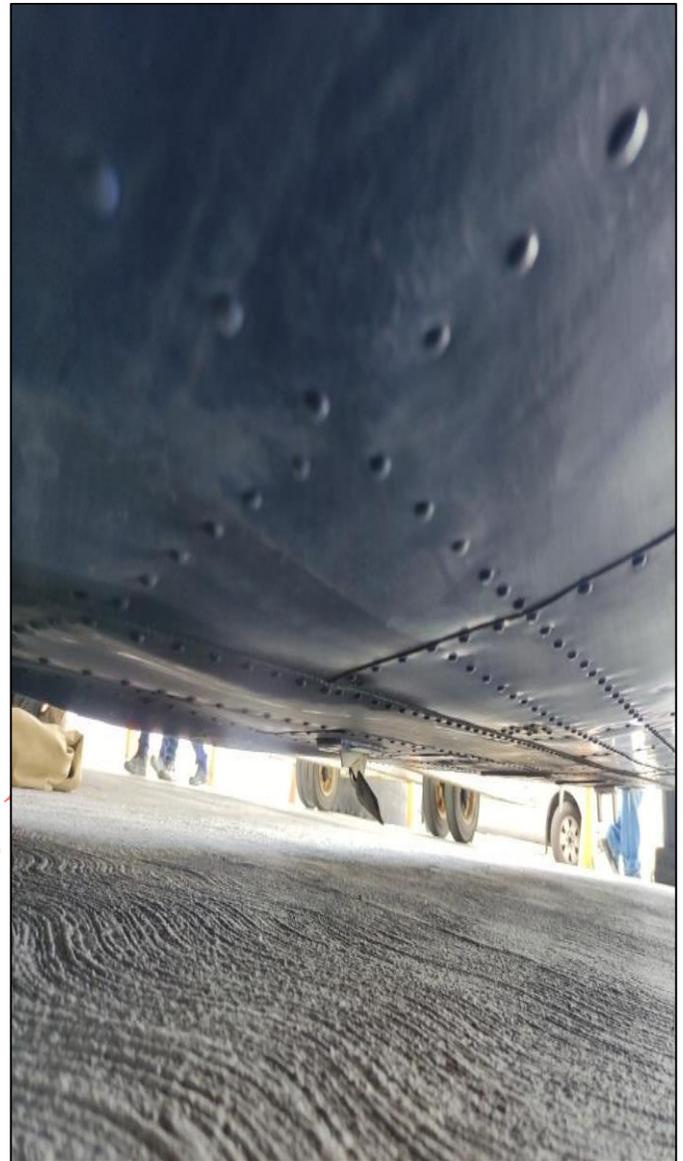


Imagen 6: Diagrama de Estaciones del YVO154.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024

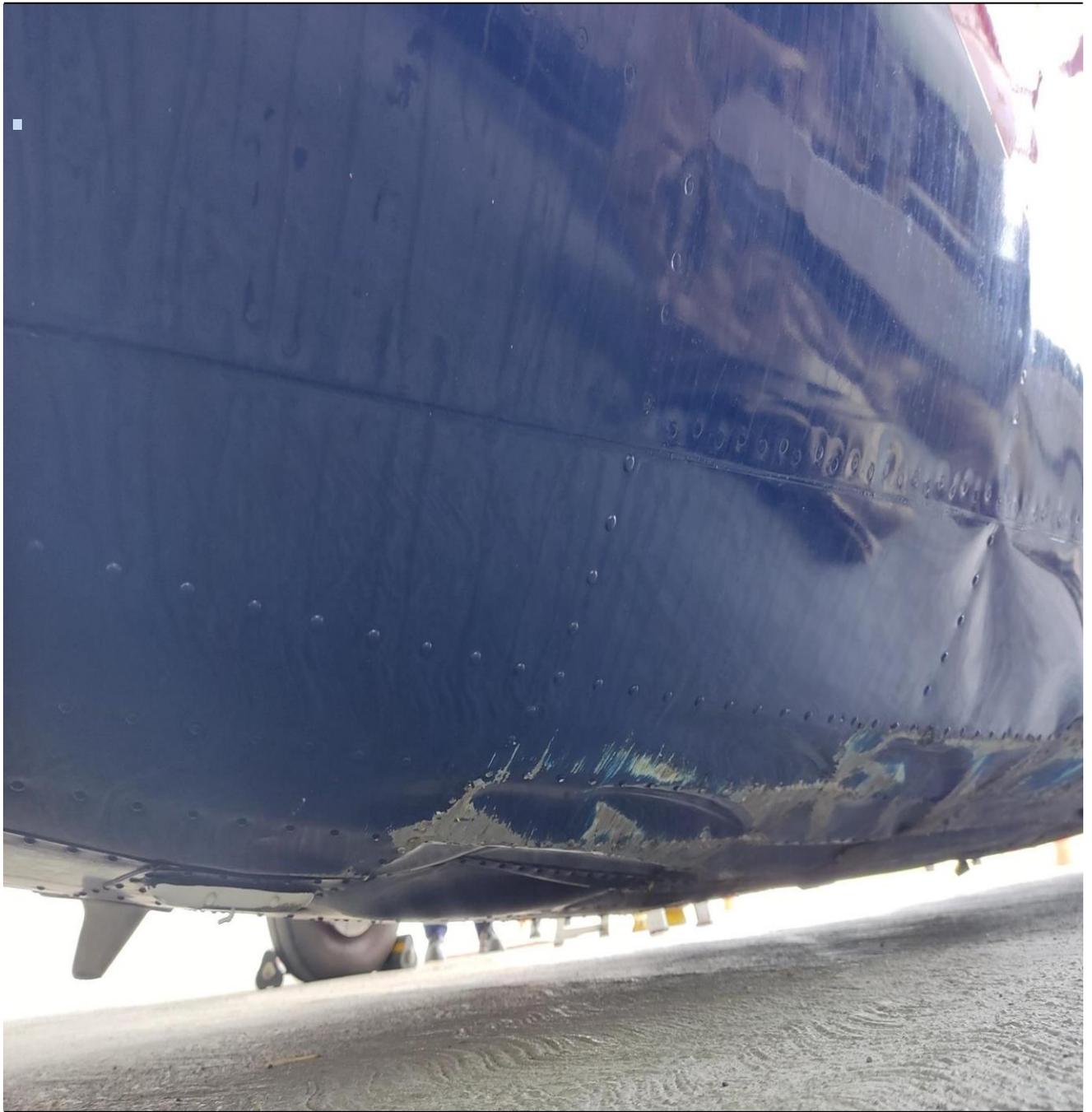




**Imagen 7:** Daños en las antenas de la barriga del YVO154.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 8:** Barriga RH del fuselaje dañada desde la estación **FS146** hasta la **FS239** del YVO154.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 9:** Daños en la nacela RH parte trasera.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 10:** Daños en el Flap Outboard RH.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





http

**Imagen 11:** Daños en el Flap Outboard, Alerón RH y en las bases de fijación del ala.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





[http.](http://)

**Imagen 12: Daños en el Wing Tip RH.**  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 13:** Rotura en la lámina inferior del ala RH.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 14:** Daños en la capota del motor y escape **Motor Derecho..**

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





[http](#)

**Imagen 15: Daños en la Nacela Motor Derecho.**

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 16:** Fractura por esfuerzo de torsión del tren principal derecho

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 17:** Se verificó el giro libre de la rueda del tren principal RH y configuración correcta del freno.

**Fuente:** Investigador Encargado. Año: 2024





**Imagen 18:** Puntas de palas dobladas hacia atrás por parada brusca.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





**Imagen 19:** Soporte del generador fracturado.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024





<http://>

**Imagen 20:** El Ducto de escape presentó abolladura completa.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2024



9- Se entregó la cesión de custodia total.

10- Se solicitó al Cap. al mando una verificación de competencias en el sistema y evaluación psicofísica.

### **Hallazgos durante el proceso de investigación:**

Durante el proceso de Inspección se pudo constatar lo siguiente:

- a. No se evidenció fuga en los componentes del sistema hidráulico.
- b. No se evidenciaron daños en los anclajes del tren principal Derecho ni en la tijera superior del Trunnion.
- c. No se evidenciaron daños en los anclajes del tren principal RH, ni en los actuadores (principal y auxiliar del tren principal derecho).
- d. Se pudo evidenciar el giro libre de la rueda del tren principal RH y configuración correcta del freno, descartándose bloqueo de la rueda durante el aterrizaje.
- e. Se pudo constatar que los niveles de aceite de ambos motores se encontraron dentro de sus límites normales.
- f. No se evidenciaron fugas de combustible en ambos motores.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), a partir de los hallazgos y evidencias recabadas, muy respetuosamente emite la siguiente medida preventiva:

### **Al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC):**

1. Se recomienda realizar la capacitación de actualización (Simuladores), para el personal de pilotos de la institución, esto con el fin de mantener el entrenamiento recurrente en este sistema, en pro de la seguridad operacional.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para la elaboración del Informe final.

## **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° **037/2024.**, 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 e Incidentes 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 JIAAC, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 9 de diciembre de 2024



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](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 hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

