

INFORME PRELIMINAR

**ACCIDENTE
WSTRW / RE / F-POST**

MATRÍCULA: YV3440

FABRICANTE DE LA AERONAVE: GATES LEARJET
CORPORATION

MODELO: 55

SERIAL: 123

EXPLOTADOR: JET INDUSTRIES, S.A

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN
BOLÍVAR. MAIQUETIA, EDO. LA GUAIRA

FECHA: 24/09/2025

HORA: 16:51 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN JIA EXPEDIENTE N° 033/2025

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales 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°033/2025**. 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.**

Inicialmente es necesario describir la cronología de eventos previo al suceso, aproximadamente a partir de las 15:30 UTC las siguientes aeronaves circularon el campo debido a las condiciones climáticas:

1. 15:36 UTC YV3546
2. 15:40 UTC YV2794
3. 15:45 UTC YV3445
4. 16:05 UTC N-705KW
5. 16:24UTC YV607T
6. 16:27 UTC HP-9928

A las 16:00 UTC se emite el siguiente METAR:

SVMI 241600Z VRB20G30KT 9999 BKN016 31/25 Q1013 RETS=



El 24 de septiembre de 2025, la aeronave matricula **YV3440**, fabricada por: **GATES LEARJET CORPORATION**, modelo: **55**, a las 14:01 UTC presento plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMl), con destino al Aeropuerto Artemis Playa Baracoa, Artemisa, Cuba (MUPB), con cuatro (4) personas a bordo (piloto, copiloto y dos (2) pasajeros), bajo reglas de vuelo IFR, 05:00 hrs de autonomía y 02:50 hrs en ruta, con nivel de vuelo 280.

A las 16:05 UTC el controlador de tránsito aéreo de la frecuencia superficie notifico **"A TODAS LAS AERONAVES EN FRECUENCIA 21.9 A PARTIR DEL MOMENTO PISTA EN USO 28 IZQUIERDA EL VIENTO INDICA DEL 250° CON 20 Kts"**

El YV3440 se comunica con la frecuencia 121,9 y notifica **"YV3440 ACTIVANDO PROPUESTO MUPB**, la CTA responde **YV3440 TENGO EL PLAN DE VUELO, AL MOMENTO COORDINANDO, ME CONFIRMA PLATAFORMA, LA TRIPULACIÓN NOTIFICA RAMPA VP REQUIRIENDO ENCENDIDO**, la CTA responde: **A DISCRECIÓN EL ENCENDIDO ASUMIENDO CUALQUIER TIPO DE DEMORA, LA PISTA EN USO ES LA 28 IZQUIERDA.**

Posteriormente la CTA notifica **YV3440 COPIE AUTORIZACIÓN DE VUELO**, el capitán responde **ADELANTE**, la CTA indica: **CENTRO DE CONTROL MAIQUETIA AUTORIZA YV3440 MAIQUETIA – PLAYA BARACOA, UPPER ALFA 315 280 DE NIVEL, 1 MARES LA SALIDA, CODIGO 6654 COLACIONE**, a lo cual responde el YV3440: **AUTORIZADO BARACOA, UPPER ALFA 210, MARES 1 LA SALIDA 6652 EL CODIGO, LISTO A RODAR**, la CTA corrige **6654 CÓDIGO** y el capitán colaciona **6654 CONFIRMO Y LISTO A RODAR**, la CTA indica **JULIET ECHO Y MANTENGA FUERA DE LA PISTA 09 EN ECHO Y YA LE DOY INSTRUCCIONES, EL CAPITAN COLACIONA JULIET ECHO Y MANTIENE FUERA 09 YV3440.**

A las 16:37 UTC los bomberos aeronáuticos inician guardia preventiva en el cuartel, con el personal preparado y unidades encendidas motivado a los fuertes vientos variables y cruzados que se perciben sobre el campo.

La CTA indica: **YV3440 CRUCE PISTA 09 VIA INTERSECCION E, VA A MANTENER FUERA DE LA 28 IZQUIERDA Y CONTACTE TORRE 118,1 A LO QUE EL CAPITAN COLACIONA AUTORIZADO CRUCE DE PISTA 09 27 VIA ECHO, MANTENIENDO FUERA 28 IZQUIERDA Y 18,1 YV3440.**



A las 16:38 UTC despegar el vuelo 223 de Venezolana MD-82, a las 16:43 despegar el AEROJET 2573 BE10 y a las 16:48 despegar el YV3361 BE20.

El YV3440 se comunica en la frecuencia de la Torre de Control 118,1 Mhz e indica: **TORRE MAIQUETÍA YV3440 MUY BUENOS DÍAS, ESTAMOS EN ECHO, MANTENEMOS FUERA DE LA 28 IZQUIERDA, LISTO A LA SALIDA**, a lo que el CTA responde: **YV3440 MANTENGA FUERA LE NOTIFICO PARA LA SALIDA.**

Posteriormente, a las 16:53 el CTA notifica: **YV3440 EN EL AIRE APROXIMACIÓN 120,1 PISTA 28 IZQUIERDA, AUTORIZADO A DESPEGAR**, a lo que la tripulación colaciona **PISTA 28 IZQUIERDA, AUTORIZADO A DESPEGAR EN EL AIRE 120,1 YV3440**. Esta fue la última comunicación con la Torre de Control.

Durante la carrera de despegue desde la intersección Echo, la aeronave pierde los neumáticos del tren principal derecho, ocasionando la pérdida de la tapa del tren derecho y la rotura de una luz del balizaje, continua el rodaje por la pista observándose marcas continuas de frenado, las marcas del tren derecho indican que ya estaba rodando sin neumáticos, posteriormente la aeronave cruza el umbral de la pista y la zona de seguridad, impactando con las instalaciones deportivas que se encuentran en línea recta a unos 120mts del umbral de la pista. Resultando la tripulación con lesiones mortales, los pasajeros con lesiones leves y la aeronave totalmente destruida.

Seguidamente se activan los protocolos correspondientes con los Bomberos Aeronáuticos para el control del incendio.

En la imagen inferior se observa la ruta la trayectoria de la aeronave durante la carrera de despegue y posterior excursión de pista.





Imagen 1 Imagen referencial ruta seguida por el YV3440 en la pista de SVMI.

Fuente: Google Earth. Año: 2025.



Imagen 2 Imagen referencial distancias en la pista de SVMI.

Fuente: Google Earth. Año: 2025

En la imagen 2, podemos observar las distancias referenciales de la pista 28 L (izquierda) del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI). **Con base a lo establecido por el fabricante en función al peso de la aeronave, temperatura, pista seca y viento en calma, la aeronave requiere 7810 pies o 2.380,48 mts para realizar un despegue seguro a 140 kts(V1), con aproximadamente 21.000 libras de peso total de la aeronave.**



LEARJET 55 PILOT CHECKLIST

TAKEOFF SPEEDS & DISTANCES
FLAPS — 8°

| TEMP | 0 | | 20 | | 40 | | 60 | | 80 | | 100 | |
|--------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|
| | °F | °C | °F | °C | °F | °C | °F | °C | °F | °C | °F | °C |
| WT | V ₁ | Dist | V ₁ | Dist | V ₁ | Dist | V ₁ | Dist | V ₁ | Dist | V ₁ | Dist |
| 21,500 | 139 | 5310 | 139 | 5510 | 139 | 5790 | 139 | 6180 | 139 | 6590 | 142 | 8280 |
| 21,000 | 137 | 5050 | 137 | 5240 | 137 | 5500 | 137 | 5870 | 137 | 6250 | 140 | 7810 |
| 20,000 | 132 | 4540 | 132 | 4630 | 132 | 4910 | 132 | 5210 | 133 | 5510 | 136 | 6890 |
| 19,000 | 128 | 4090 | 128 | 4230 | 128 | 4420 | 128 | 4690 | 129 | 5000 | 131 | 6130 |
| 18,000 | 124 | 3680 | 124 | 3800 | 124 | 3970 | 124 | 4200 | 124 | 4440 | 127 | 5380 |
| 17,000 | 120 | 3320 | 120 | 3420 | 120 | 3560 | 120 | 3760 | 120 | 3960 | 123 | 4850 |
| 16,000 | 115 | 2990 | 115 | 3080 | 115 | 3210 | 115 | 3380 | 116 | 3560 | 119 | 4220 |
| 15,000 | 111 | 2710 | 111 | 2780 | 111 | 2890 | 111 | 3040 | 111 | 3190 | 114 | 3750 |
| 14,000 | 106 | 2420 | 106 | 2480 | 106 | 2580 | 106 | 2710 | 107 | 2850 | 109 | 3300 |
| 13,000 | 101 | 2150 | 101 | 2210 | 101 | 2290 | 101 | 2400 | 102 | 2520 | 103 | 2900 |
| 12,000 | 96 | 1880 | 96 | 1930 | 96 | 2000 | 96 | 2100 | 96 | 2200 | 98 | 2530 |

SEA LEVEL

2.380,48 mts

Imagen 3Tabla de cálculos para el despegue LJ55.
Fuente: Manual del fabricante Learjet 55. **Año:** 2025

De acuerdo a la tabla anterior se realizan los siguientes cálculos:

- Peso del avión vacío: 13.500 Lbs.
- Peso Crew: 400Lbs.
- Peso Pasajeros: 400Lbs.
- Peso Combustible: 6000 Lbs.
- Peso total estimado para el despegue sin considerar la carga: 20.300Lbs.
- El cálculo se computa en base a 21.000 Lbs. y 38 grados de temperatura, de acuerdo a la referencia del manual de fabricante la aeronave requería una distancia de 2.380,48 metros. (Se utilizan como referencia los límites superiores por aproximación tanto en temperatura como en la carga de la aeronave)

En la parte inferior podemos observar la manga de viento cerca de la hora del suceso que se encuentra ubicada en la pista 09, se puede observar que prevalecían vientos de intensidad moderada y en diferentes direcciones.





Imagen 4 Manga de viento pista 09, imagen tomada previo al suceso.
Fuente: Investigador encargado. Año: 2025

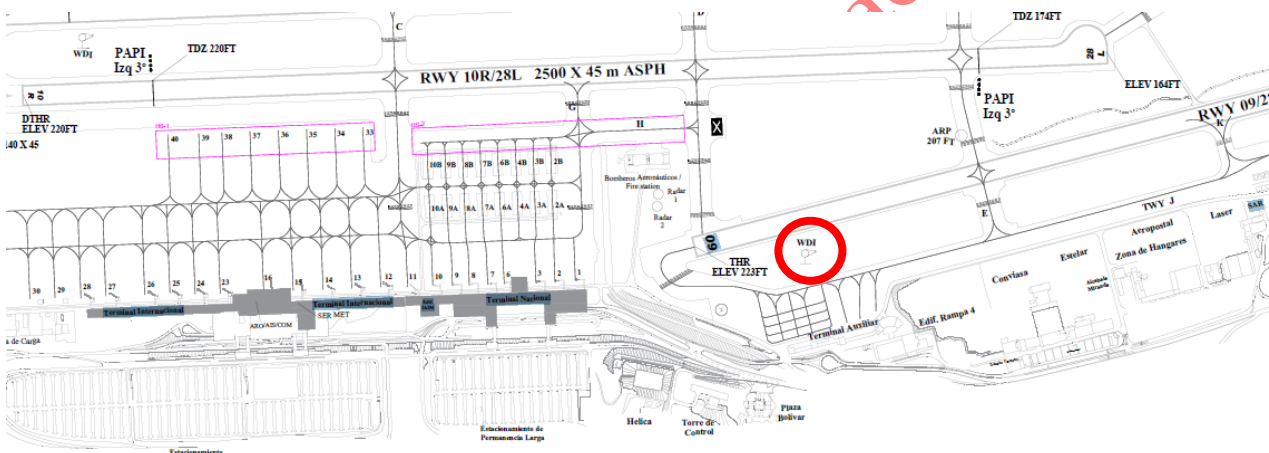


Imagen 5 Ubicación Manga de viento pista 09
Fuente: AIP. Año: 2025

En el lado derecho podemos observar la manga de viento ubicada en el umbral de la pista 10 R, por la condición de la manga de viento posterior al suceso (aproximadamente 1 hora después), se puede observar que aun persistían vientos de intensidad moderada.



Imagen 6 Manga de viento umbral 10R posterior al suceso.
Fuente: Investigador encargado. Año: 2025



En base a la información suministrada por la aplicación Flightradar, la máxima velocidad sensada (ground speed) fue de 98kts, es posible que se interrumpiera la medición de la velocidad debido a que la aeronave en este instante estaba intentando realizar un aborto de despegue (reject takeoff). Esto ocurrió aproximadamente pasando la intersección Delta, las marcas de sobrefrenado en la pista inician desde la intersección Charlie, se acentúan posterior a la pérdida de la tapa del tren derecho, hasta que la aeronave sale de pista.

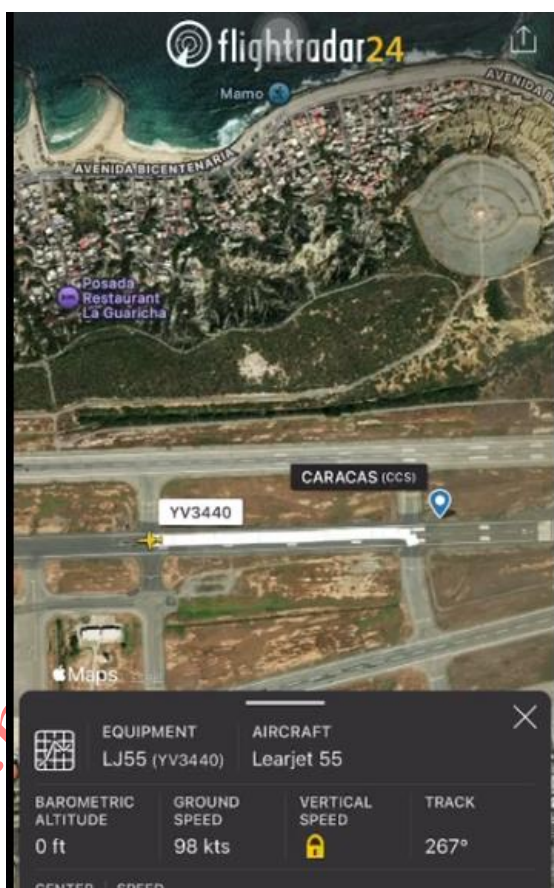
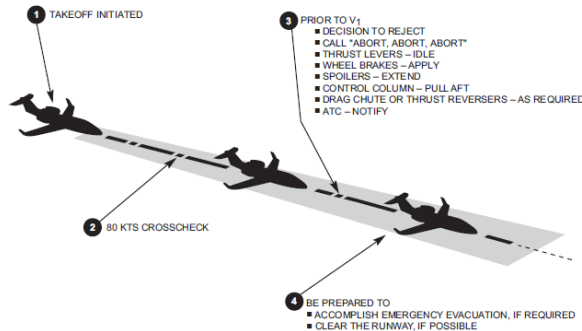


Imagen 7 Vuelo registrado en Flightradar
Fuente: Flightradar 24. **Año:** 2025

Es importante destacar que, en el manual del fabricante, en cuanto al aborto de despegue establece que la velocidad indicada recomendada es 90 kts.



Rejected Takeoff



Rejected Takeoffs

The rejected (aborted) takeoff procedure is a preplanned maneuver; both crewmembers must be aware of and briefed on the types of malfunctions that mandate an abort. Assuming the crew trains to a firmly established SOP, either crewmember may call for an abort.

The PF normally commands and executes the takeoff abort for directional control problems or catastrophic malfunctions. Additionally, any indication of the following malfunctions prior to V_1 is cause for an abort:

- engine failure
- engine fire
- thrust reverser deployment.

In addition to the above, the PF usually executes an abort prior to 90 KIAS for any abnormality observed.

When the PNF calls an abort, the PF announces "Abort." or "Continue" and executes the appropriate procedure.

Imagen 8 Procedimiento Reject Takeoff
Fuente: Manual del fabricante Learjet 55 **Año:** 2025

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 las últimas OMAC que ejecutaron los mantenimientos reposan en el expediente del caso.



Imagen 9 Certificado de Aeronavegabilidad YV3440.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025.



Imagen 10 Aeronave YV3440.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025

La aeronave es bimotor terrestre propulsado por dos motores modelo TFE-731-3CR-3B, fabricados por HONEYWELL.

Datos sobre la aeronave

Marca: GATES LEARJET CORPORATION

Modelo: 55

Serial: 123

Año de Fabricación: 1985

N° del Certificado Tipo: A10CE

Asientos (capacidad): 9 (piloto, copiloto + 7 pasajeros)

Certificado de Matrícula

Número: 008831

Fecha de Expedición: 09/04/2025

Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 016029

Fecha de Expedición: 30/04/2025

Fecha de Vencimiento: 30/04/2027

Categoría: Aviación general / Uso Corporativo

Registros de mantenimiento (casco)

Fecha de la última inspección de mantenimiento: 27 de febrero 2025

Horas totales en la última inspección de mantenimiento: 12.043,4 hrs.

Ciclos totales en la última inspección de mantenimiento: 8.396

Horas totales aproximadas al momento de accidente: 12.064.6 hrs.



La organización de mantenimiento encargada de la realización de los mantenimientos de la aeronave es la Organización de Mantenimiento Certificada **OMAC N° 707 LUXE AVIATION SERVICES**, ubicada en el Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga, Charallave, estado Miranda.

El piloto al mando con 54 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental 28/Jul/2026
- LJ55 Capitán / PIC 28/Jul/2026

Para el momento del suceso el Capitán contaba con aproximadamente 15.432,5 horas totales de vuelo. Poseía certificación médica y licencia de TLA, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes.

El copiloto con 35 años de edad, Poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental 15/Sep/2026.
- C550 Copiloto / SIC 15/Sep/2026.
- LJ55 Copiloto / SIC 15/Sep/2026.
- H25B Copiloto / SIC 15/Sep/2026.
-

Para el momento del suceso el Primer Oficial contaba con aproximadamente 1.723,8 horas totales de vuelo. Poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial emitidas por la Autoridad Aeronáutica vigentes.

Durante el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. **Se solicitó copias de los siguientes Documentos de la aeronave a la autoridad Aeronáutica, a través de la comunicación N° 064-2025 de fecha: 26 de septiembre 2025:**
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.



- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.
- Documentos consignados para la renovación del certificado de aeronavegabilidad.

2. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la tripulación a la autoridad Aeronáutica, a través de la comunicación N° 065-2025 de fecha: 26 de septiembre 2025:

- Licencias, habilitaciones y registros para la obtención de las licencias de la tripulación.
- Certificados médicos de los tripulantes.
- Evaluación Médica certificada.

3. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a los Servicios a la Navegación Aérea, a través de la comunicación, a través de la comunicación N° 066-2025 de fecha 26 de septiembre 2025:

- Registros de las comunicaciones de los Servicios a la Navegación Aérea de la hora del suceso
- Plan de vuelo y manifiesto de pasajeros.

4. Se solicitaron las condiciones Meteorológicas al Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMEH)

GRAN CARACAS (Miranda - Distrito Capital - La Guaira): Nubosidad parcial en la mañana con algunas lloviznas dispersas. Después del mediodía, se estima desarrollo nuboso con precipitaciones de intensidad variable. Las temperaturas oscilarán entre los **18°C** de mínima y los **30°C** de máxima.

IMAGENES DE SATÉLITE DEL DÍA MIERCOLES, 24 DE SEPTIEMBRE DE 2025



Imagen 11 Condición Meteorológica.
Fuente: INAMEH. Año: 2025



SINOPSIS: En las imágenes de satélite entre las **11:00 y las 12:00 HLV del miércoles 24 de septiembre de 2025**; se pudo apreciar en la zona antes mencionada (**círculo rojo**); a las 11:00 HLV cielo parcialmente nublado con algunas lloviznas dispersas; así mismo después de las 11:30 HLV se observó nubosidad parcial sin precipitaciones. El viento en superficie estuvo variable, con una intensidad entre **30 y 40 Kmh**. La Temperatura registrada osciló entre **27 y 29°C**.

METAE SVMI 241500Z VRB07KT 9000 -TSDZ FEW010CB/S BKN016 31/25 Q1013=

METAR SVMI 241600Z VRB20G30KT 9999 BKN016 31/25 Q1013 RETS=

METAR SVMI 241700Z VRB10G20TK 9999 BKN016 30/25 Q1011=

Información suministrada por el Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMEH).

5. Se realizó la inspección al sitio del suceso.

- a. Se realizó recorrido a la pista, encontrándose FOD y marcas de frenado desde la intersección Charlie hasta el umbral de la pista.



Imagen 12 Restos de FOD

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 13 Marcas de frenado en la pista aproximadamente en la intersección C.
Fuente: Investigador encargado. Año: 2025

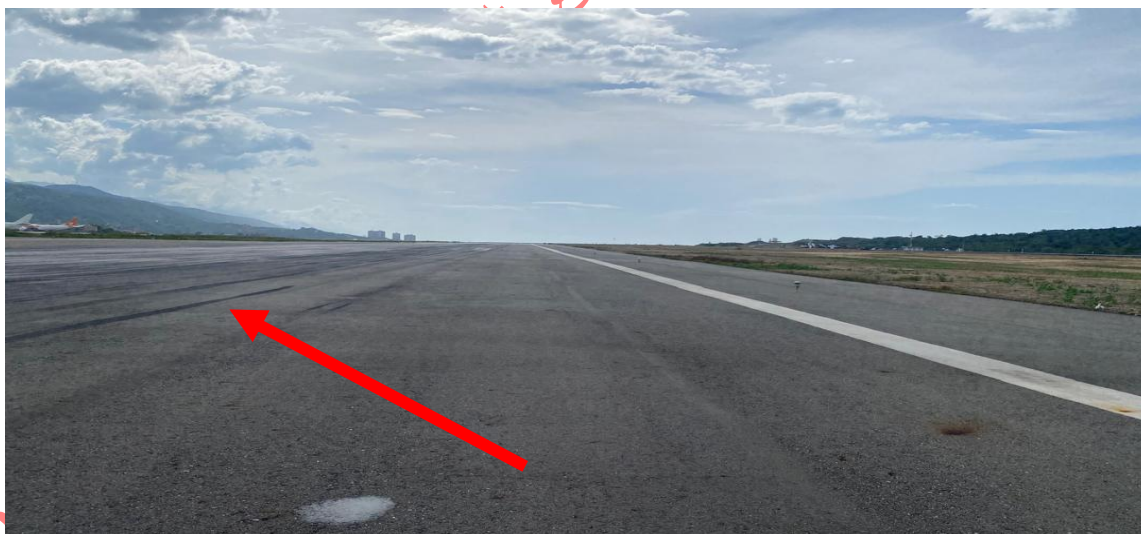


Imagen 14 Marcas de frenado en la pista aproximadamente en la intersección C.
Fuente: Investigador encargado. Año: 2025





Imagen 15 Marcas de la tapa del tren derecho y luz del balizaje

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025

En la parte superior observamos las marcas de la tapa del tren derecho cuando se desprendió de la aeronave y luz del balizaje que se rompió con el impacto ubicada aproximadamente 200mts después de la intersección Bravo.

Tapa del tren derecho ubicado a unos 200 mts de la intersección Bravo.





Imagen 16 Tapa del tren derecho
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 17 Marcas de frenado al final de la pista

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025

<http://www>





Imagen 18 Marcas de frenado al final de la pista
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 19. Marcas de frenado al final de la pista tren derecho sin neumático
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025



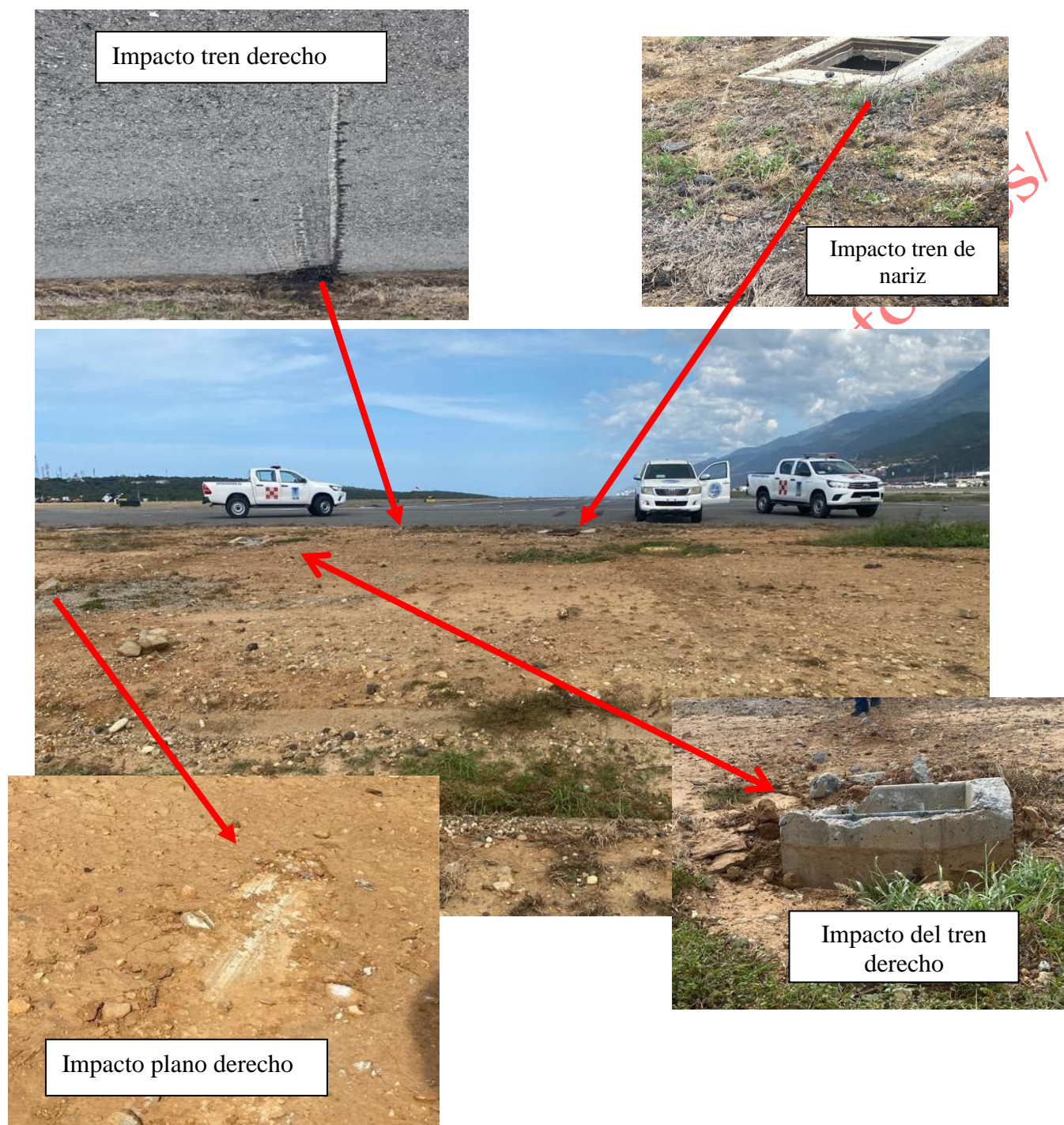


Imagen 20. Marcas de frenado al final
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 21 Marcas de frenado zona de seguridad
Fuente: Investigador encargado. Año: 2025



Imagen 22 Restos del plano derecho en la zona de seguridad
Fuente: Investigador encargado. Año: 2025



CONDICION DE LOS NEUMÁTICOS

La condición de los neumáticos del tren derecho indica que existió un exceso de frenado, lo cual ocasiono que los neumáticos terminaran explotando.



Imagen 23 Neumático recuperado tren principal derecho

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025

En la parte superior se compara el manual del fabricante de los neumáticos con los restos de neumático recuperado del tren principal derecho, se observa que las marcas dejadas coinciden con un frenado excesivo.





Imagen 24 Neumático recuperado tren principal derecho

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025

En la parte superior se compara el manual del fabricante de los neumáticos con los restos de neumático recuperado del tren principal derecho, se observa que las marcas dejadas coinciden con un frenado excesivo.





Brake Heat Damage

A deterioration of the bead face from toe to wheel flange area; minor to severe blistering of rubber in this area; melted or solidified nylon fabric if temperatures were excessive; very hard, brittle surface rubber.
Action: Remove from service.

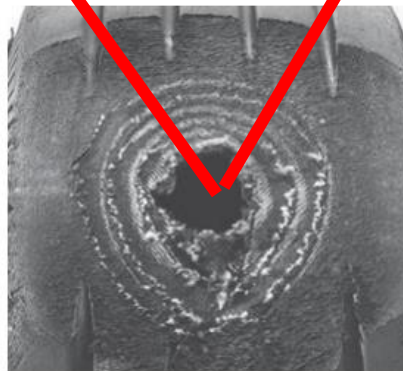


Imagen 25. Neumáticos recuperados tren principal derecho

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025

En la parte superior se compara el manual del fabricante de los neumáticos con los restos de neumáticos recuperados del tren principal derecho, se observa que la forma del corte coinciden con un frenado excesivo.





Skid

This occurs when the tire stops rotating while the aircraft is still moving. The runway grinds off rubber and fabric as the tire is dragged along the surface.

Action: Remove from service if balance is affected, fabric is exposed or tire is ruptured. Remove axle mate tire if ruptured.

Imagen 26 Neumático recuperado tren principal izquierdo

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025

En la parte superior se compara el manual del fabricante de los neumáticos con los restos de neumáticos recuperados del tren principal izquierdo, se observa que las marcas dejadas coinciden con un frenado excesivo.



CVR. RECUPERADO EN EL LUGAR DEL SUCESO

El CVR fue recuperado en el lugar del suceso con daños por las altas temperaturas, debe ser remitido a un laboratorio especializado para su descarga.



Imagen 27. Registrador de voz CVR
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025



Condición de los Motores

Por la condición de los reversibles aplicados, nos indica que la tripulación intentó detener la aeronave.



Imagen 28 Motor derecho con reversible desplegado.

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 29 Motor izquierdo con reversible desplegado.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025



Condición de los trenes



Imagen 30 Tren principal Izquierdo.



Fuente: Investigador encargado. Año: 2025



Imagen 31 Tren principal Izquierdo.

Fuente: Investigador encargado. Año: 2025



Tren principal Derecho



Imagen 32Tren principal Derecho.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 33 Tren de nariz
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025



CONTROLES



ABORTED TAKEOFF

1. Thrust Levers — IDLE.
2. Wheel Brakes — Apply.
3. Spoilers — EXT.

Imagen 34 Palancas LJ55 y manual del fabricante
Fuente: Investigador encargado. Año: 2025

La posición de la palanca indica que la tripulación realizó el corte los motores y aplicó los spoilers (extendidos), tal como lo establece el procedimiento en caso de aborted takeoff.



CABINA DE LA AERONAVE

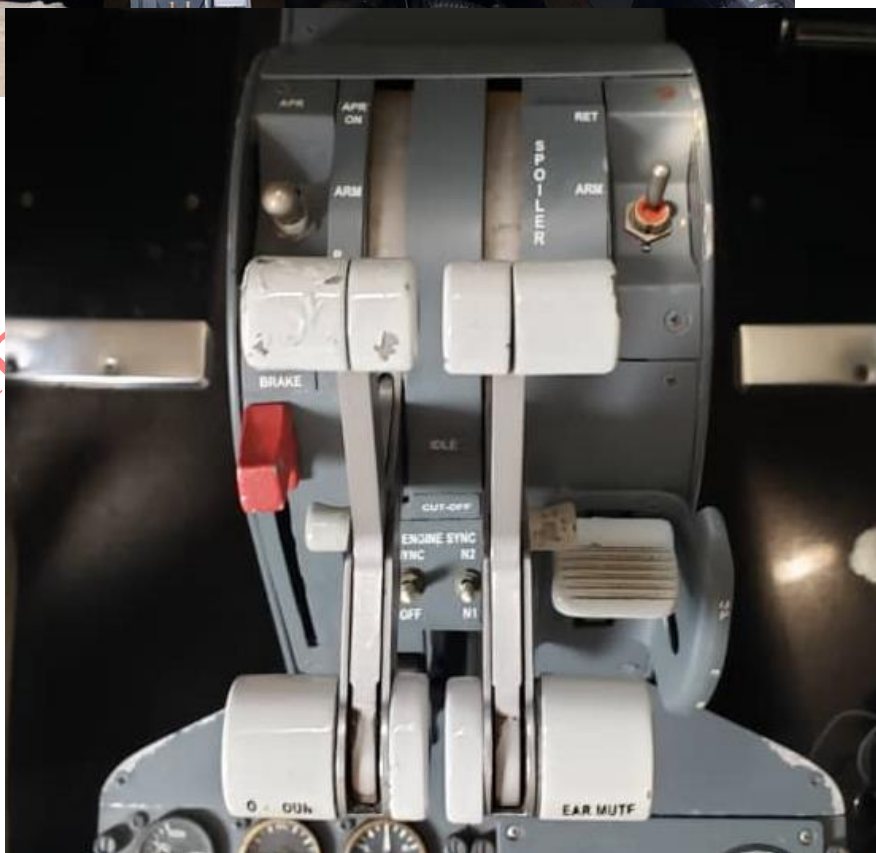


Imagen 35 Cabina de la aeronave YV3440
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025



Se realizó la evaluación para confirmar que la aeronave contaba con paracaídas, evidenciándose que la misma NO ESTABA EQUIPADA CON PARACAIDAS.

En la imagen de la parte inferior se hace la comparación de la cabina de una aeronave equipada con paracaídas Vs la cabina de la aeronave YV3440.

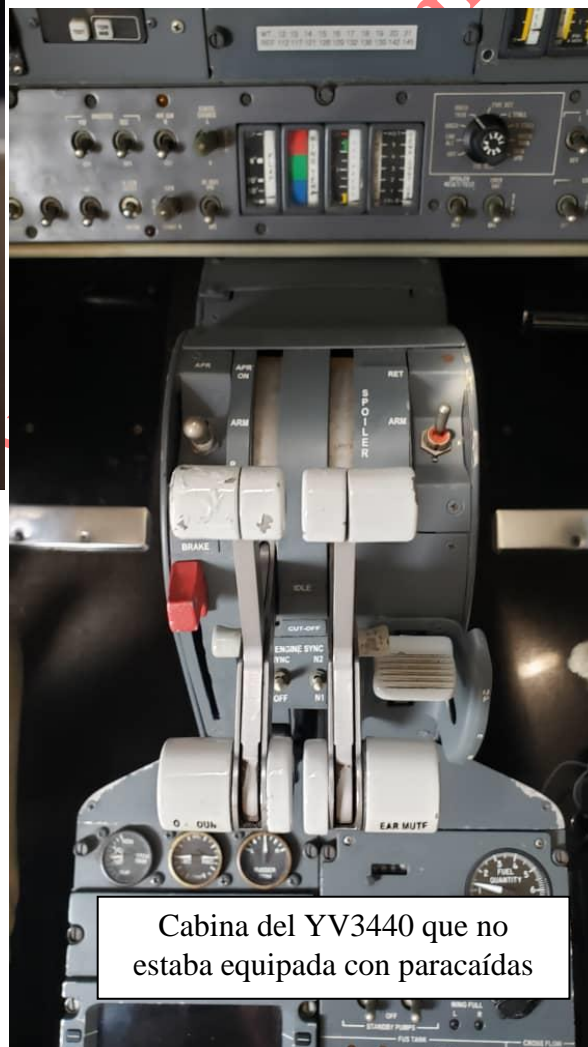


Imagen 36 Comparación cabina YV3440 vs cabina equipada con paracaídas.

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025



SECUENCIA DEL SUCESO



Aeronave en la
intersección E



Aeronave en la carrera
de despegue



Aeronave en la carrera
de despegue



Aeronave intentando
frenar cerca del umbral



Aeronave intentando
frenar cerca del umbral



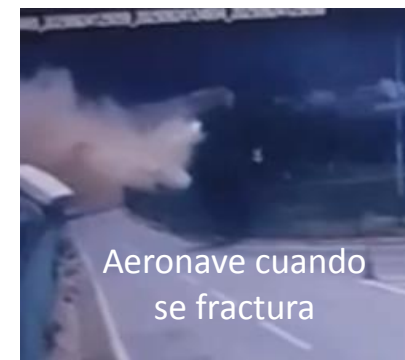
Aeronave entrando
a la intersección A



Aeronave entrando
a la zona de
seguridad



Aeronave cruzando
la calle de servicio



Aeronave cuando
se fractura

Imagen 37 Secuencia del suceso **YV3440**.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagem 38 Sequencia do suceso **YV3440**.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025



RESTOS DE LA AERONAVE



Imagen 39 Dispersión de los Restos de la aeronave YV3440.

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 40 Dispersión de los Restos de la aeronave YV3440.
Fuente: Investigador encargado. Año: 2025





Imagen 41 Dispersión de los Restos de la aeronave YV3440.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 42 Dispersión de los Restos de la aeronave YV3440.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025



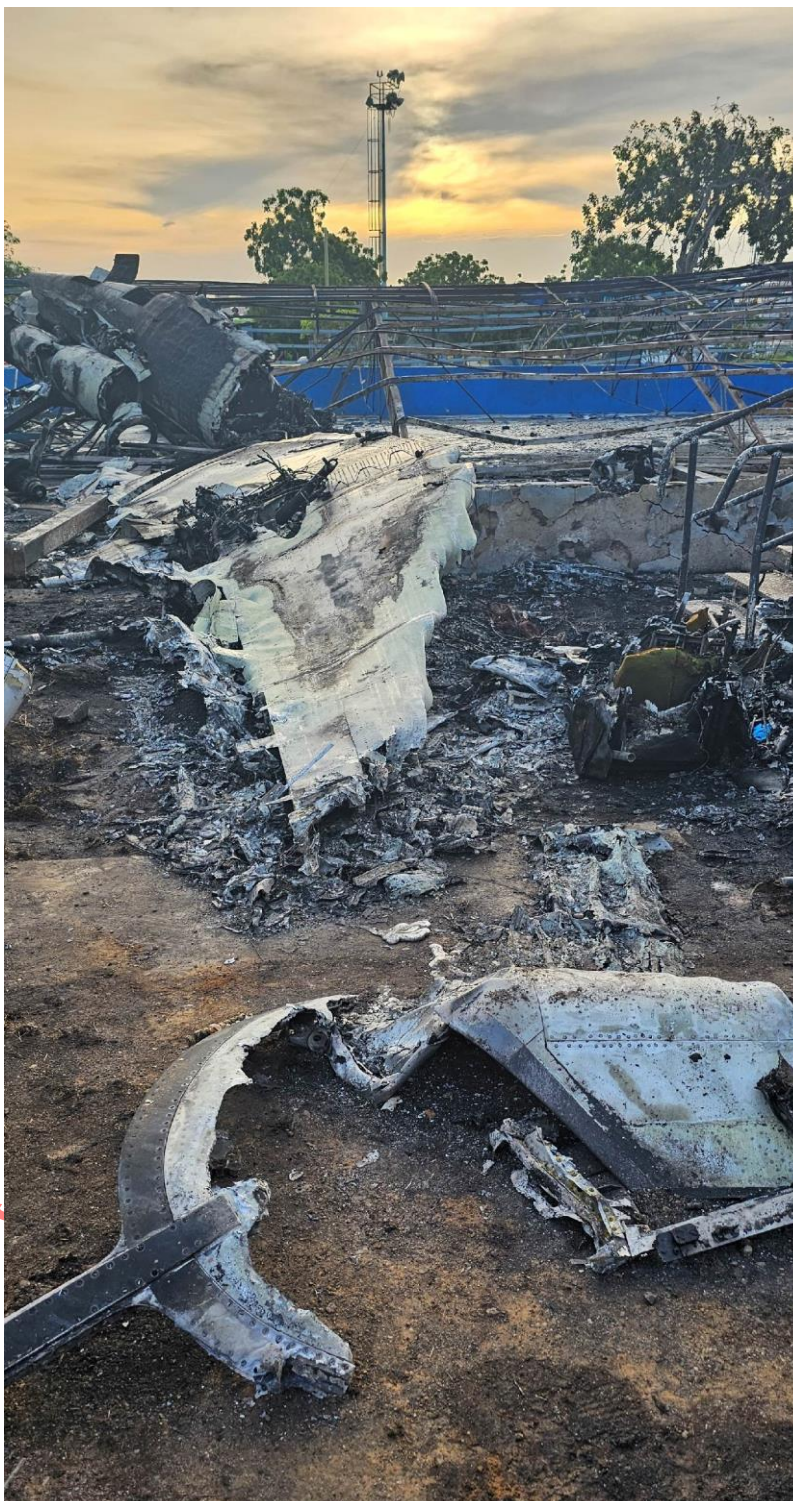


Imagen 43 Dispersión de los Restos de la aeronave YV3440.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 44 Dispersión de los Restos de la aeronave YV3440.

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 45 Dispersión de los Restos de la aeronave YV3440.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025





Imagen 46 Vista General de los Restos de la aeronave YV3440.

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025

6. Se realizó la revisión de los registros de mantenimiento, cumpliendo con lo recomendado por el fabricante.
7. Durante la revisión de los registros de mantenimiento se evidencio que los 4 neumáticos de los trenes principales derecho e izquierdo, así como del tren de nariz fueron sustituidos el día 15-09-2025. Cuentan con su debido CCM.

Se verifico el almacenamiento de los neumáticos instalados, evidenciándose que el mismo cumplía con lo recomendado por el fabricante. Adicionalmente, la OMAC encargada lleva un control de rotación de los neumáticos mensual.





Imagen 47 Almacenamiento de los Neumáticos.

Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2025

8. Se realizó entrevista a las tripulaciones de aviación general que despegaron previo al suceso, se pudo constatar que los vientos existentes eran de intensidad moderada, así mismo, informaron que notificaron al Servicio de Aproximación la presencia de vientos cruzados al momento del despegue.
9. Se solicitó informe al (Operador de base Fija) FBO que preste servicio de asistencia de Despacho de Vuelo a la Aeronave YV3440



10. Se realizó entrevistas al personal de Controladores de Tránsito Aéreo de las diversas dependencias (TWR Tierra – Aire / Superficie) que mantuvieron comunicación con la aeronave previo al suceso.
 11. Se realizó entrevista al administrador de la aeronave, notificando que no hubo reportes de mal funcionamiento de la aeronave previo al vuelo.
 12. Se realizó experticia a los trenes principales y neumáticos, por parte de una OMAC certificada y habilitada en el sistema, evidenciándose que las partes y componentes inspeccionados presentan daños coherentes tras la exposición excesiva al fuego y daños por fatiga o exigencia excesiva. Sin embargo, no se aprecia que la causa del siniestro esté relacionada con alguna de las partes inspeccionadas.
- **Sistema de Frenos:** Presentan daños por incendio a alta temperatura, las líneas hidráulicas y cables del sistema antiskid presentan rupturas y desgaste, daños que se pudieron ocasionar posterior al siniestro.

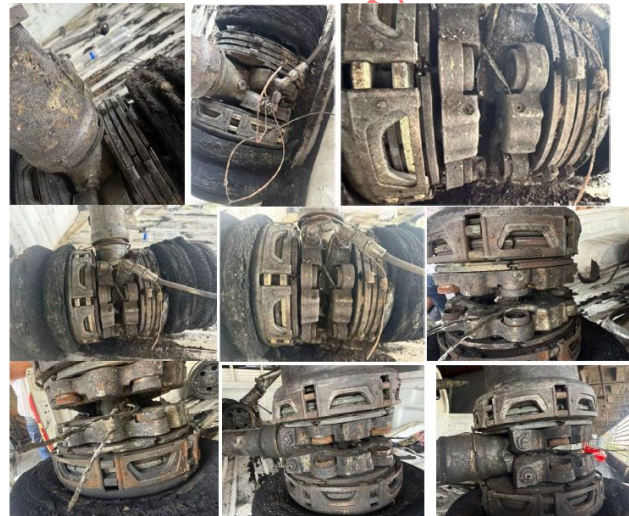


Imagen 48 Sistema de frenos de los trenes principales

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025

- **Tren de aterrizaje:** Presentan daños coherentes con la exposición al fuego, por impacto contra algún objeto, o por transitar en terreno irregular.





Imagen 49 Trenes principales LH y RH
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025

- **Neumáticos:** Se evidencia estallido en el neumático #3 y #4 en respuesta al uso de freno, y en los cauchos #1 y #2 ruptura del rin debido al impacto, ambos neumáticos estuvieron expuestos a altas temperaturas.



Imagen 50 Neumáticos trenes RH y LH
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental; se realizaron las coordinaciones para ejecutar las experticias e inspecciones correspondientes en un laboratorio que cumpla con lo establecido en el Anexo 13 de la OACI, Adjunto D, en coordinación con los representantes acreditados del Estado de Diseño y Fábrica; quedando pendiente:



- a) **Lectura y análisis del CVR (Cockpit Voice Recorder), el equipo fue remitido a la NTSB. El tiempo aproximado para la remisión de la información son 90 días a partir de su llegada a las instalaciones.**

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° 033/2025.**, 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 JIA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 10 de octubre 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 hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

