

INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE RI

MATRÍCULA: YV2988

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: S550

SERIAL: S550-0107

EXPLOTADOR: INVERSIONES ELICAR 2001, C.A.

LUGAR: AERÓDROMO DE SAN JUAN DE LOS
MORROS

FECHA: 06/01/2026

HORA: 19:15 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 001/2026

El presente informe preliminar refleja las actuaciones 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°001/2026**. 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 06 de enero de 2026, la aeronave matrícula **YV2988**, fabricada por: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **C550**, despegó a las 18:45 UTC desde el Aeropuerto General de Brigada Oswaldo Guevara Mujica de Acarigua (SVAC), ubicado en el Estado Portuguesa con destino al aeródromo de San Juan de los Morros ubicado en el Estado Guárico, con seis (6) personas a bordo (piloto, copiloto y 4 pasajeros). Luego del despegue y ascenso inicial el vuelo se desarrolló con normalidad durante toda la ruta con un nivel de vuelo visual de FL195, ya próximo al aeródromo de San Juan de los Morros el Cap. al mando solicita autorización para descender al control de aproximación de la Base Aérea el Libertador (SVBL), una vez sobre el Aeródromo de San Juan de los Morros, el Cap. procede a efectuar un pasaje con 2.000 pies de altura al sur de la pista para observar si habían personas o FOD sobre la pista ya que el día anterior la pista estaba cerrada por personal de la Guardia Nacional Bolivariana, al observar que se encontraba sin novedad al momento del pasaje, de inmediato se incorpora al circuito de tráfico para luego comenzar iniciar la maniobra de aterrizaje por la pista 06 (RWY06), reportando su posición por la frecuencia 123.4, una vez establecido en la aproximación final y con la aeronave ya configurada con Flaps Landing proceden con el aterrizaje, luego de realizar el toque se activan los Speed Brakes y proceden a desplegar los reversibles, e iniciar el frenado de la aeronave, la tripulación al mando se percata que en la zona sur



de la pista y de manera sorpresiva hace incursión un motociclista en la misma dirección del aterrizaje, de manera inmediata el Cap. al mando procede a realizar una maniobra de evasión recargando la aeronave completamente al borde izquierdo de la pista para evitar colisionar con la motocicleta, la maniobra fue infructuosa y se sintió el impacto con el motociclista en el plano derecho de la aeronave durante la fase de frenado, una vez controlada la aeronave continuaron con el rodaje para abandonar la pista y colocar la aeronave en un lugar seguro. Resultando la tripulación y pasajeros ilesos, la aeronave con daños leves y el conductor de la moto fallecido.

La aeronave está equipada con dos motores turbofan Pratt & Whitney Canada cada uno con un empuje aproximado de 11,12 Kn (2500lbf). Categoría: Aviación General-Usos Corporativos. El peso máximo de despegue es de 6.849 Kg.

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).

INAC
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
(Certificate of Airworthiness)

Nº de Control: 015854

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV2988	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) CESSNA AIRCRAFT COMPANY / S550 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) S550-0107
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION GENERAL - USO CORPORATIVO	Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) ESTÁNDAR	

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 it is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).

Fecha de otorgamiento: 12/NOV/2024
(Date of issue)

Firma: LEONARDO ALBERTO BRICENO DUDAMEL
(Signature) PRESIDENTE (E) DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

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 Nº de Control: (Certificate that cancel original one with Control Nº)

☐ Certificado en original
(Certificate in original)

☒ Renovación de Certificado
(Renewal of Certificate)

De fecha: (Dated)

Imagen 1 Certificado de Aeronavegabilidad YV2988.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

La organización de mantenimiento encargada de la realización de los mantenimientos de la aeronave es la Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N° 643 SERVICIOS FLYTELINE, C.A., ubicada en Rampa de la Base Aérea Escuela "Mariscal Sucre", Sector antiguo Aeroclub Maracay, Boca de Río, Maracay Estado Aragua, Venezuela.

El piloto al mando con 47 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Avión emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/instrumental Flight 24/Nov/2026
- C550 Capitan / PIC 24/Nov/2026

Para el momento del suceso el Capitán Poseía certificación médica y licencia, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes.

El copiloto al mando con 46 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-avión emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/ instrumental Flight 14/Jul/2026.
- Monomotores Terrestres/ Single Engine Land (C152, C150) 14/Jul/2026.
- Multimotores Terrestres/Mult. Engine Land (DA-42) 14/Jul/2026.
- AC90 Copiloto / SIC 14/Jul/2026.
- C550 Copiloto / SIC 14/Jul/2026.

Para el momento del suceso el Copiloto Poseía certificación médica y licencia, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes.

Las condiciones meteorológicas eran CAVOK.



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:**

- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Homologación Acústica.
- Estación de Radio.

2. **Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la tripulación:**

- Licencias.
- Certificados médicos.
- Copias de las bitácoras.
- Plan de vuelo.

3. **Se realizó la revisión de los registros de mantenimiento**, cumpliendo con lo recomendado por el fabricante.

4. **Se realizó la entrevista** a la tripulación.

5. **Se realizó el registro fotográfico** en el lugar del suceso.



Imagen 2. Referencia del área de impacto YV2988.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 3. Ubicación del motociclista luego del impacto YV2988.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



Imagen 4. Abolladura en el borde de ataque del plano derecho YV2988.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 5. Abolladura en el plano derecho YV2988.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 6. Aeronave resguardada en su hangar YV2988.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 7. En la presente foto se puede observar la ausencia de la cerca perimetral

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 8. Ausencia de la cerca perimetral

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 9. Ausencia de la cerca perimetral en el área de la carretera.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 10. Camino que da acceso al Sur de la pista.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 11. Marcas de motocicletas y vehículos que ingresan a la pista.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 12. Marcas de motocicletas y vehículos que ingresan a la pista.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 13. Marcas en el borde de la pista de motocicletas y vehículos que ingresan a la pista.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Factores Contribuyentes

Durante el análisis del suceso se determinaron los siguientes factores contribuyentes:

- **Vulnerabilidad del Perímetro:** Se evidenció una falta de integridad en el cercado perimetral del aeródromo, permitiendo el acceso libre de vehículos ajenos a la operación aérea.
- **Deficiencia en la Señalización:** Ausencia o deterioro de letreros de advertencia visual y señalética que delimite claramente las áreas de movimiento y zonas críticas para el público general.
- **Conciencia Situacional (Motorizado):** El conductor del vehículo terrestre desconocía los procedimientos de seguridad, ignorando el riesgo inminente de una aeronave en aproximación final.

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes **medidas preventivas**:

Para mitigar la reincidencia de este tipo de eventos, se sugieren las siguientes acciones inmediatas:

- **Infraestructura:** Reparación inmediata del cerco perimetral y evaluación de puntos de acceso no autorizados.
- **Vigilancia:** Implementación de recorridos de inspección de pista previos a las operaciones programadas o asignación de personal de seguridad en tierra durante horarios de actividad.
- **Cultura de Seguridad:** Realización de campañas de concientización con la comunidad local aledaña al aeródromo sobre los peligros de transitar en zonas operativas.
- **Procedimientos de Vuelo:** Reforzar en las tripulaciones la necesidad de realizar sobrevuelos (**low pass**) en aeródromos no controlados si existe duda sobre la integridad de la pista.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación civil luego de los análisis de las evidencias pudo determinar lo siguiente:



El accidente, clasificado como una incursión en pista de severidad alta durante la fase crítica de aterrizaje de la aeronave YV2988, no se atribuye a una acción aislada, sino a la **alineación de condiciones latentes en la infraestructura del aeródromo**.

Se determina como **Factor Causal Principal** la **permeabilidad del perímetro del área de movimiento**. La ausencia de un cercado perimetral continuo y robusto, actuó como una falla en las barreras de defensa física, impidiendo la segregación efectiva entre las zonas operativas aeronáuticas y el tránsito terrestre externo.

Esta condición de infraestructura, sumada a la naturaleza de **aeródromo no controlado**, eliminó las capas de protección necesarias para evitar el ingreso inadvertido de vehículos no autorizados (motocicleta). Al no contar con el servicio de control de tránsito aéreo (ATC) para alertar o restringir el paso, la seguridad del aterrizaje dependía exclusivamente de una barrera física (cerca perimetral) que, en este caso, era inexistente y de las medidas ejecutadas por la tripulación previo al aterrizaje.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendiente 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° **001/2026**., 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, 12 de enero 2026.

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



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

