

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE
RE**

MATRÍCULA: YV1306

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT
CORPORATION

MODELO: A100

SERIAL: B-237

EXPLORADOR: PRIVADO

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

FECHA: 27/02/2026

HORA: 17:55 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN. JIAAC EXPEDIENTE N° 007/2026

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°007/2026**. 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 27 de febrero de 2026, la aeronave matricula **YV1306**, fabricada por: **Beech Aircraft Corporation**, modelo: **A100**, despegó a las 16:55 UTC desde el Aeródromo de Guasipati (SVGT), ubicado en el Estado Bolívar con destino al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI), Maiquetía Estado La Guaira, con tres (3) personas a bordo (piloto, copiloto y 1 pasajero) y 3 horas 30 minutos de autonomía. Una vez completada la maniobra de despegue y establecida la fase de ruta, el vuelo se desarrolló conforme a los estándares previstos. La navegación se llevó a cabo en condiciones de vuelo visual (VFR) sin que se reportaran anomalías en la trayectoria.

Durante la fase de aproximación a la pista 10R del Aeropuerto Internacional de Maiquetía (SVMI), al ejecutar la extensión del tren de aterrizaje, la tripulación advirtió una indicación anómala: el panel de control mostraba únicamente dos (2) luces verdes, mientras que la palanca de mando del tren permanecía iluminada en rojo, indicando que el tren principal derecho no se encontraba debidamente asegurado. Con el objetivo de descartar un error de indicación, la tripulación procedió con las pruebas de comprobación: se extendieron los FLAPS más allá de la posición APPROACH y se redujo la potencia a 400 libras de torque. En ambas instancias, la alarma sonora de "**TREN NO ASEGURADO**" se activó, confirmando que existía una falla. Ante esta situación, la tripulación solicitó



al Control de Aproximación (APP) de SVMI el ingreso a un patrón de espera para ejecutar el procedimiento de extensión de emergencia. Tras aplicar la lista de verificación (Checklist) establecida por el fabricante, no fue posible desplegar el tren mediante el sistema de emergencia. La palanca de mando se encontraba mecánicamente bloqueada, impidiendo cualquier desplazamiento hacia arriba o hacia abajo a pesar de los reiterados intentos de la tripulación.

Posteriormente, se mantuvo el patrón de espera para el consumo de combustible y reducción de peso. A solicitud de la tripulación, la Torre de Control autorizó un pasaje bajo sobre la pista para inspección visual; el controlador informó que el tren derecho se observaba extendido, pero visualmente inestable (no asegurado).

La tripulación procedió con el aterrizaje de emergencia en la pista 10R. Durante la carrera de frenado, debido a la inestabilidad del tren principal derecho, la aeronave experimentó una excursión de pista hacia el margen derecho (paño de grama sur) entre la intersección C y G. Inmediatamente se activaron los protocolos correspondientes con los Bomberos Aeronáuticos y el Servicio de Búsqueda y Salvamento. Resultando la tripulación y pasajeros ilesos, la aeronave con daños leves.



Imagen 1 Trayectoria en la pista 10R SVMI YV1306.

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.

La aeronave está equipada con dos motores turbohélice Pratt & Whitney Canadá PT6 - A28, cada uno con un empuje aproximado de 680SHP. Categoría: Aviación General - Uso Corporativo. El peso máximo de despegue es de 5.216 Kg. Certificado tipo: A14CE.

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).



 REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD (Certificate of Airworthiness)			Nº de Control: 016139
1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV1306	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) BEECH AIRCRAFT CORPORATION / A100 NORMAL	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) B-237	
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION GENERAL - USO PRIVADO		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, mantenimiento y utiliza 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 fit for flight when maintained in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).			
Fecha de otorgamiento: (Date of issue) 15/JUL/2025		Firma: (Signature) LEONARDO ALBERTO BRICENO DUDAMEL PRESIDENTE 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 correspondientes, 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			
<input type="checkbox"/> Certificado en original (Certificate in original)		<input checked="" type="checkbox"/> Renovación de Certificado (Renewal of Certificate)	
		Certificado que anula el emitido con el Nº de Control: (Certificate that cancel original one with Control Nº)	
		De fecha: (Dated)	

Imagen 2 Certificado de Aeronavegabilidad YV1306.
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° 689 AEROJET C, A., ubicada la Base Aérea Escuela “Mariscal Sucre”, Boca de Río, Maracay Estado Aragua, Venezuela.

El piloto al mando con 43 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Aviación 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 08/Sep/2026
- BE10 / BE20 Capitan / PIC 08/Sep/2026

Para el momento del suceso el Capitán Poseía certificación médica y licencia, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes y contaba con aproximadamente 1.950 horas totales de vuelo y 1500 horas como piloto al mando.



El copiloto al mando con 37 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 17/Sep/2026
- BE10 Copiloto / SIC 17/Sep/2026
- BE30 Copiloto / SIC 17/Sep/2026

Para el momento del suceso el Copiloto Poseía certificación médica y licencia, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes. y contaba con aproximadamente 748,8 horas totales de vuelo.

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 entrevista a la tripulación.
4. Se realizó la revisión de los registros de mantenimiento, cumpliendo con lo recomendado por el fabricante.

Para el momento del suceso la aeronave contaba con:



Horas totales aproximadas 12.882,4hrs

Ciclos totales aproximados 13.373 ciclos

Motor Derecho Modelo PT6A-28, Serial: PC-E-51121

Horas totales aproximadas (TSN): 11.516,5 hrs

Ciclos totales aproximados (CSN) 9.524 ciclos

Hélice Derecha Marca Hartzell Modelo HC-84TN-3A, Serial: CDA3920

Horas totales aproximadas (TSO): 1.173,9 hrs

Motor Izquierdo Modelo PT6A-28, Serial: PC-E-51140

Horas totales aproximadas (TSN): 10.129,9 hrs

Ciclos totales aproximados (CSN) 9.524 ciclos

Hélice Izquierda Marca Hartzell Modelo HC-84TN-3A, Serial: EAA-1300

Horas totales aproximadas (TSO): 1.179,9 hrs

Los últimos mantenimientos realizados:

- Servicio anual - 8 /jul/20025
- Fase 1 - 8/jul/2025
- Fase 2 - 8/jul/2025

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



Imagen 3 Aeronave YV1306 en el paño de grama
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.





Imagen 4 Marcas dejadas en la pista YV1306.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.





Imagen 5 Trayectoria YV1306.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



Imagen 6 Vista lateral izquierda YV1306.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.





Imagen 7 Vista lateral izquierda YV1306.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



Imagen 8 Vista lateral derecha YV1306.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



Imagen 9 Vista lateral derecha YV1306.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



6. Se realizó la inspección de la aeronave en conjunto con una OMAC habilitada en el modelo de aeronave, encontrándose los siguientes daños:

- Pérdida de track de hélice derecha
- Compuerta interna y externa del tren derecho requiere reemplazo
- Tubo de torque del tren de aterrizaje derecho requiere reemplazo
- Alerón derecho requiere reparación
- Flap derecho requiere reemplazo
- Borde de fuga del plano derecho requiere reparación
- Tren de aterrizaje derecho requiere reemplazo de varios componentes.

En el diagrama de la parte inferior podemos observar el mapa referencial de daños en la aeronave marcado en color rojo.

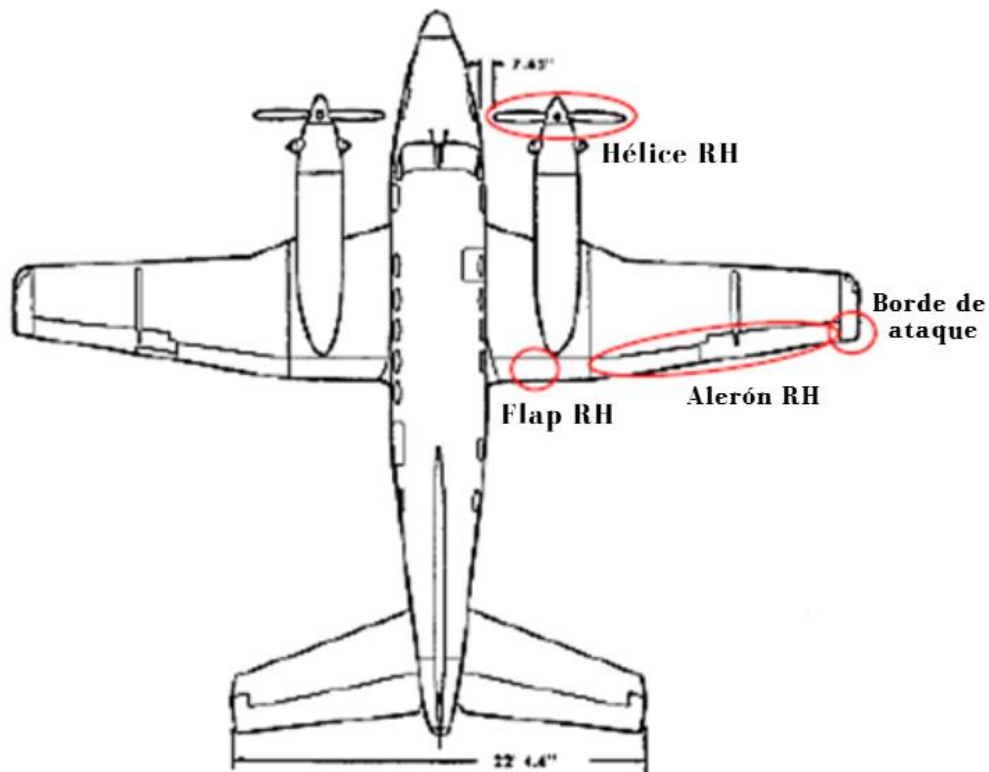
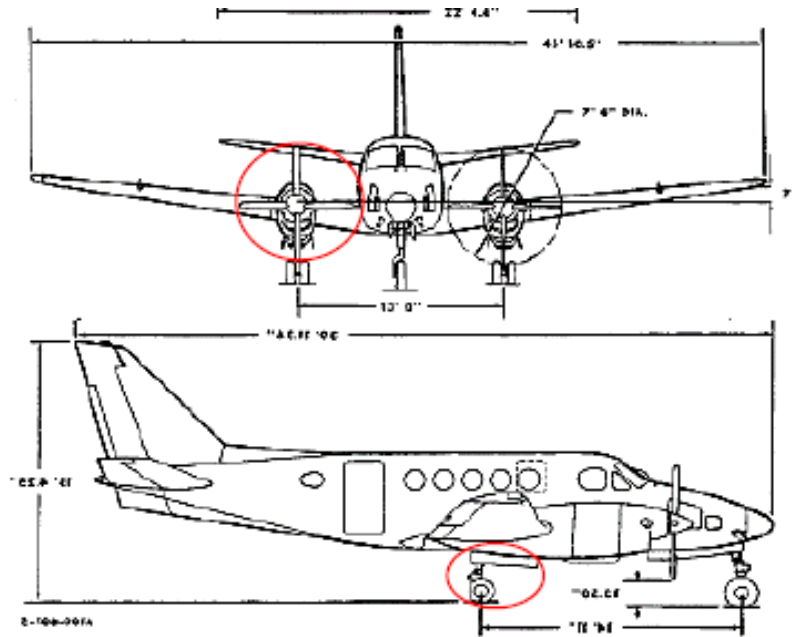


Imagen 10 Diagrama de daños
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.





TREN PRINCIPAL RH

Imagen 11 Diagrama de daños
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.

a) Link Fracturado.

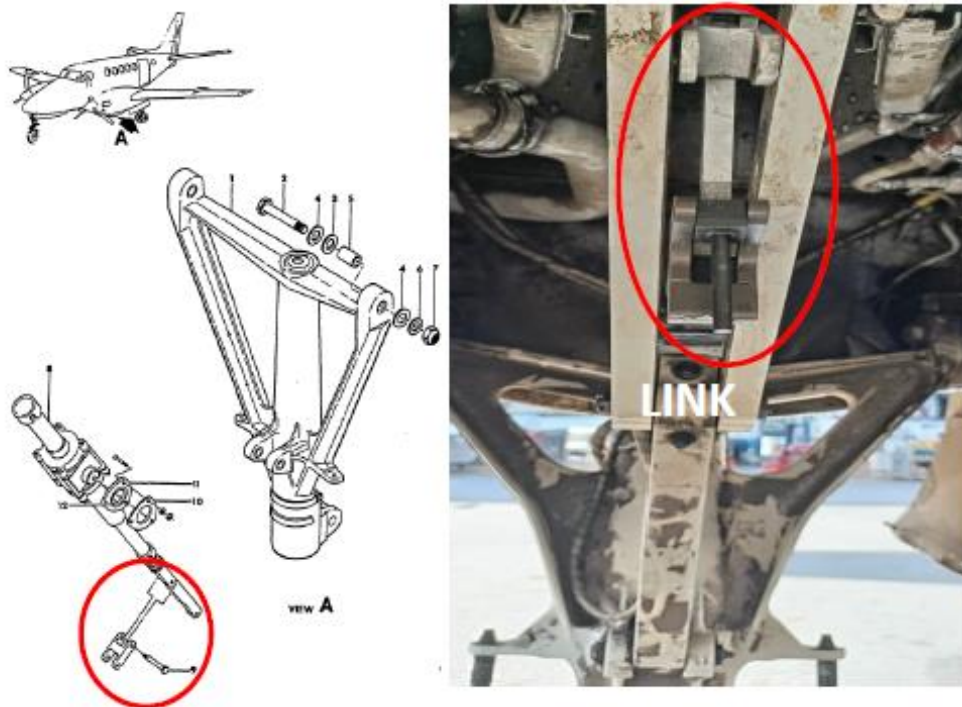


Imagen 12 Link fracturado
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



- b) Las partes marcadas en rojo deben ser sustituidas.

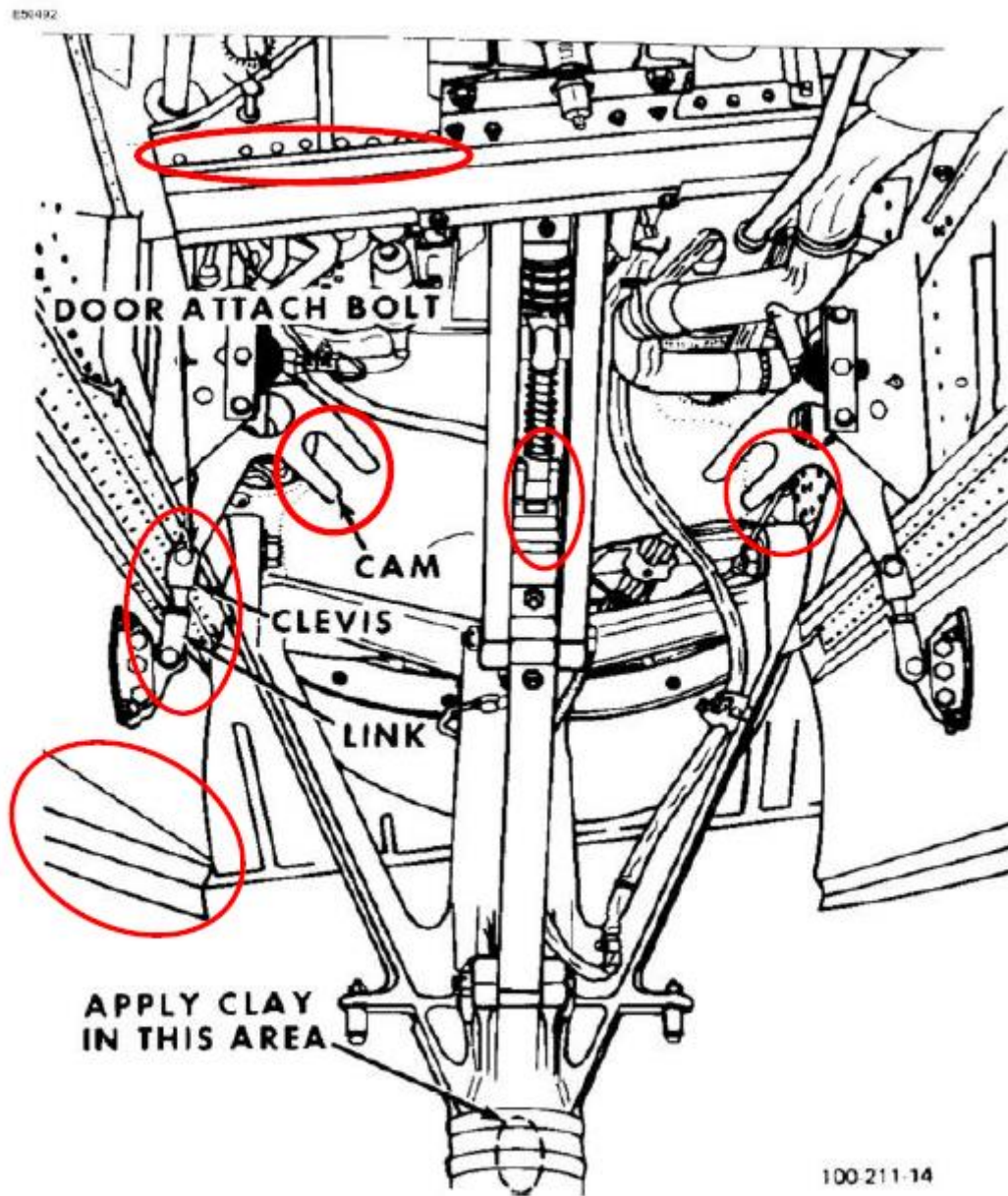


Imagen 13 Partes a sustituir en el tren de aterrizaje RH
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



c) Compuertas internas y externas que requieren reemplazo.

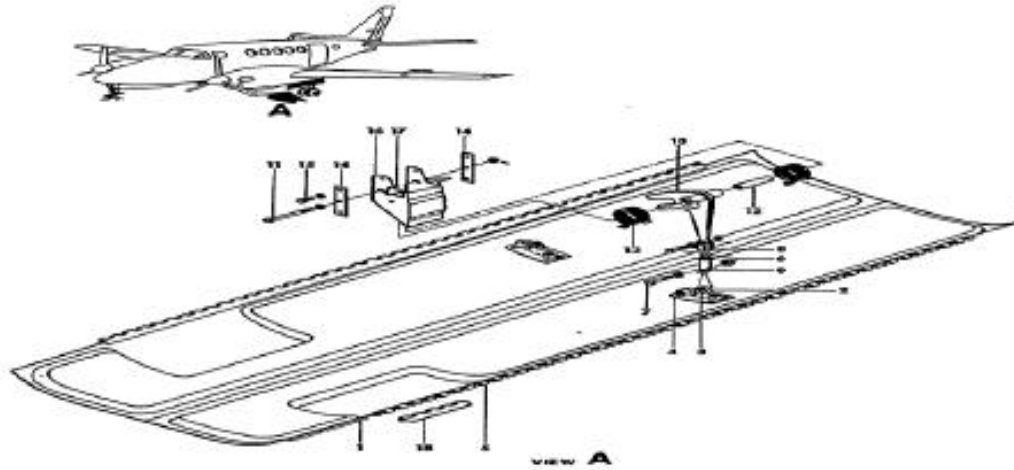


Imagen 14 Compuertas tren de aterrizaje RH
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



Imagen 15 Soporte Compuerta tren de aterrizaje RH
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.

d) Tubo de torque del tren principal derecho fracturado

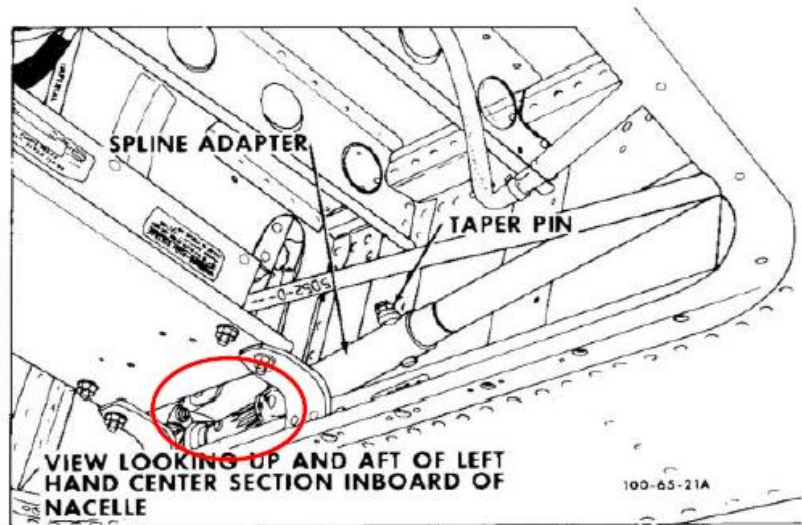


Imagen 16 Tubo de torque tren de aterrizaje RH
Fuente: Investigador Encargado.
Año: 2026.



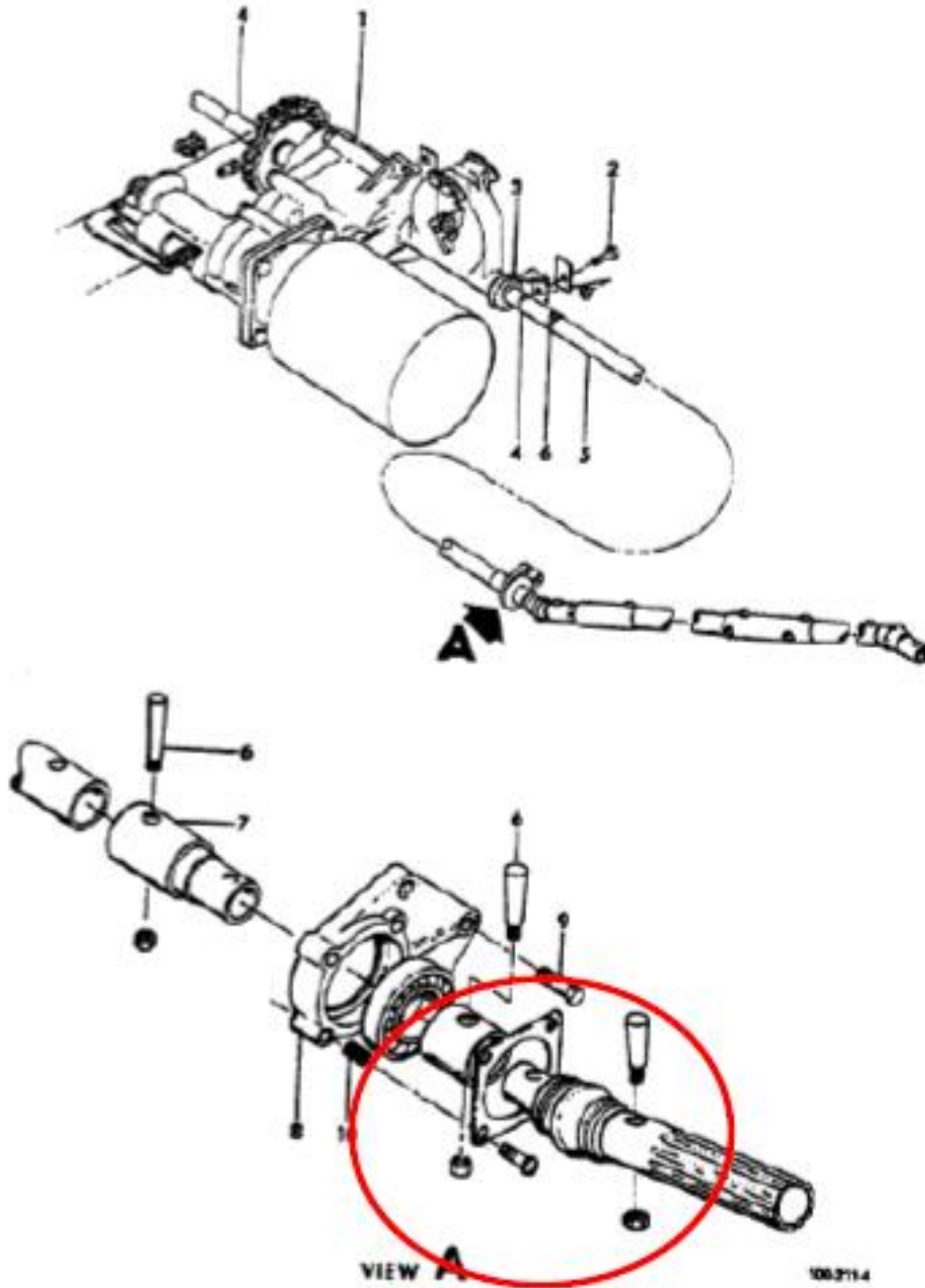


Imagen 17 Referencia Manual del fabricante Tubo de torque tren de aterrizaje RH
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



e) Aleron y Flap Derecho

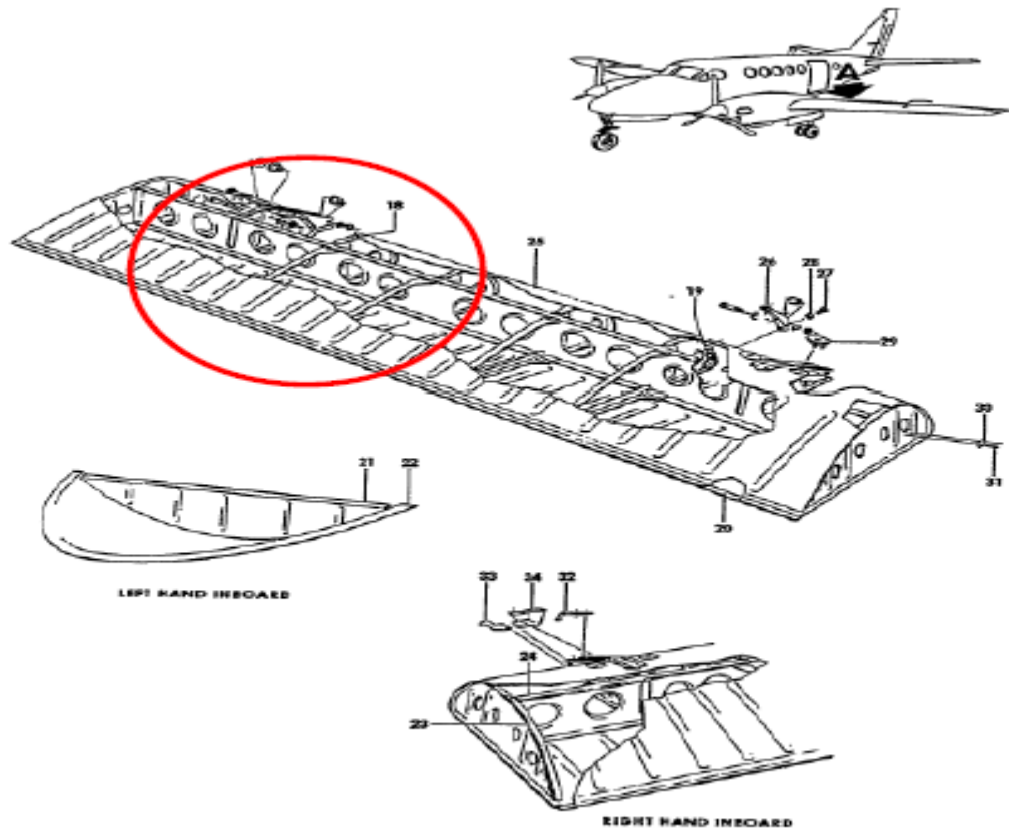


Imagen 18 Referencia Manual del fabricante flap y alerones vs daños de la aeronave
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



f) Borde de ataque derecho

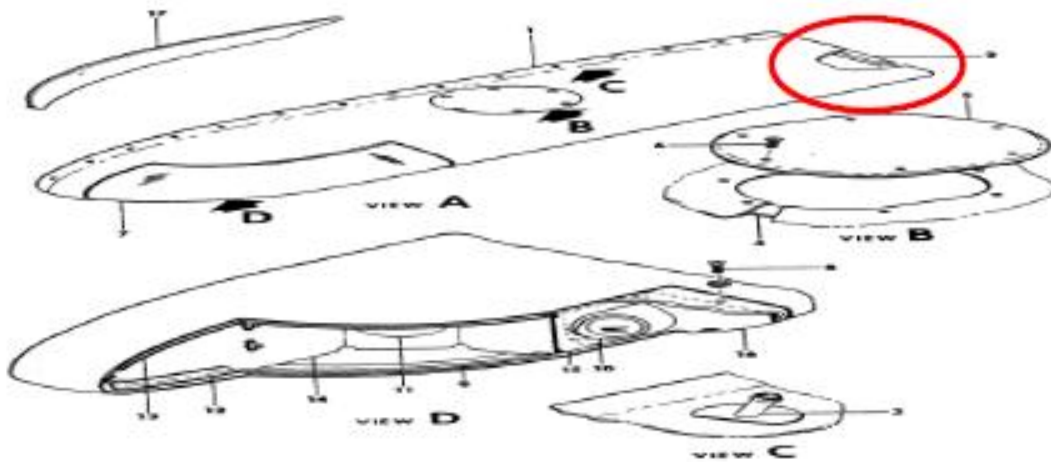


Imagen 19 Referencia Manual del fabricante vs daños de la aeronave
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



g) Hélice derecha presenta torsión por impacto con el terreno



Imagen 20 Hélice Derecha
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



CAUSA PROBABLE:

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

Durante la inspección se detectaron daños estructurales en el conjunto del tren de aterrizaje derecho. Tras la evaluación técnica, se determinó que el factor causal fue la fractura en el tubo de torque.

Es importante señalar que el tubo de torque es un componente clasificado bajo la filosofía de mantenimiento "On-Condition", el tubo de torque se mantiene en servicio mientras sus condiciones físicas lo permitan, no existiendo un historial o parámetro temporal que permitiera predecir este fallo estructural. El evento se clasifica como una falla técnica aislada, ajena a la ejecución de los protocolos de mantenimiento preventivo, los cuales se encontraban al día al momento del suceso.

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° **007/2026**., 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 marzo 2026.



