

# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE WILD

**MATRÍCULA:** YV1892

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** GULFSTREAM  
COMMANDER.

**MODELO:** 690C

**SERIAL:** 11726

**EXPLOTADOR:** INVERSIONES ALAS ALTAS C.A.

**LUGAR:** SVAD.

**FECHA:** 05/03/2026

**HORA:** 16:05 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES**

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 008/2026

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°008/2026**. 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 05 de marzo de 2026, la aeronave matrícula **YV1892**, fabricada por: **GULFSTREAM COMMANDER**, modelo: **690C**, despegó a las 14:45 UTC desde el Aeropuerto Internacional General José Antonio Anzoátegui ubicado en Barcelona Estado Anzoátegui (SVBC), con destino al Aeródromo de Adicora (SVAD), ubicado en el Estado Falcón, con siete (7) personas a bordo tripulación (piloto y copiloto) y 5 pasajeros, 4 adultos y un infante. Luego del despegue y ascenso inicial el vuelo se desarrolló con normalidad durante toda la ruta en condiciones de vuelo visual (VMC), con un nivel de vuelo de 12.500FT, ya en la aproximación final hacia el aeródromo de Adicora el Cap. al mando procede a realizar un pasaje sobre la pista 08 con el fin de constatar que no habían obstáculos sobre la pista, la cual efectivamente se encontraba libre y procede con el aterrizaje, luego del enderezamiento para la toma de contacto aplica los frenos y la reversa, luego de un recorrido de aproximado de 280 Mts. cruzan de manera sorpresiva una manada de entre 15 a 20 ovejos, por lo que no fue posible evitar el impacto el Cap. al mando trato de mantener el control de la aeronave para mantener en todo momento el centro de la pista y de inmediato la tripulación procedió a cortar el suministro de combustible, eléctrico e hidráulico por la emergencia resultando la tripulación ilesa y la aeronave con daños leves.



La aeronave está equipada con dos motores Turbohélices Garrett Airesearch TPE331-5-254K estos motores son de eje único, generan aproximadamente 717.5 a 840 caballos de fuerza en el eje (SHP) cada uno y utilizan hélices reversibles de paso completo. El peso máximo de despegue es de 4.649 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).

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

Nº de Control: **016238**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) <b>YV1892</b>	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) <b>GULFSTREAM COMMANDER / 690C NORMAL</b>	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) <b>11725</b>
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) <b>AVIACION GENERAL - USO CORPORATIVO</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 it is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).

Fecha de otorgamiento: **22/OCT/2025**  
(Date of issue)

Firma: **EDWING JOSÉ REYES MARTÍNEZ**  
(Signature) **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 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 YV1892.  
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

<http://>



La organización de mantenimiento encargada de la realización de los mantenimientos de la aeronave es la Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N° 104 AEROCENTRO DE SERVICIOS ubicada en el Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga Charallave Estado Miranda.

El piloto al mando con 66 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Helicóptero 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 31/Mar/2026
- Multimotores Terrestres / Multi Engine Land (AC90) 31/Mar/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 32 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Helicóptero 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 30/Oct/2026.
- Multimotores Terrestres / Multi Engine Land (AC90) 30/Oct/2026.
- C550 Capitán / PIC 30/Oct/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 solicitó, copias de los siguientes documentos a la OMAC N° 104, C.A.**

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
- Lista de capacidades aprobadas.
- Control de Componentes de la aeronave.
- Control de Directivas de Aeronavegabilidad de la Aeronave.
- Control de Mantenimiento Programados de la Aeronave.
- Ultimo Certificado de Conformidad de Mantenimiento.

4. Se realizó con los TMA de la OMAC la inspección de la aeronave.
5. Se realizó con los TMA de la OMAC la inspección de los motores.
6. Se realizó inspecciones por NDT (ensayo no destructivo).
7. Se realizó la entrevista a la tripulación.
8. Se realizó el registro fotográfico.





Imagen 2. Referencia del área de impacto YV1892.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

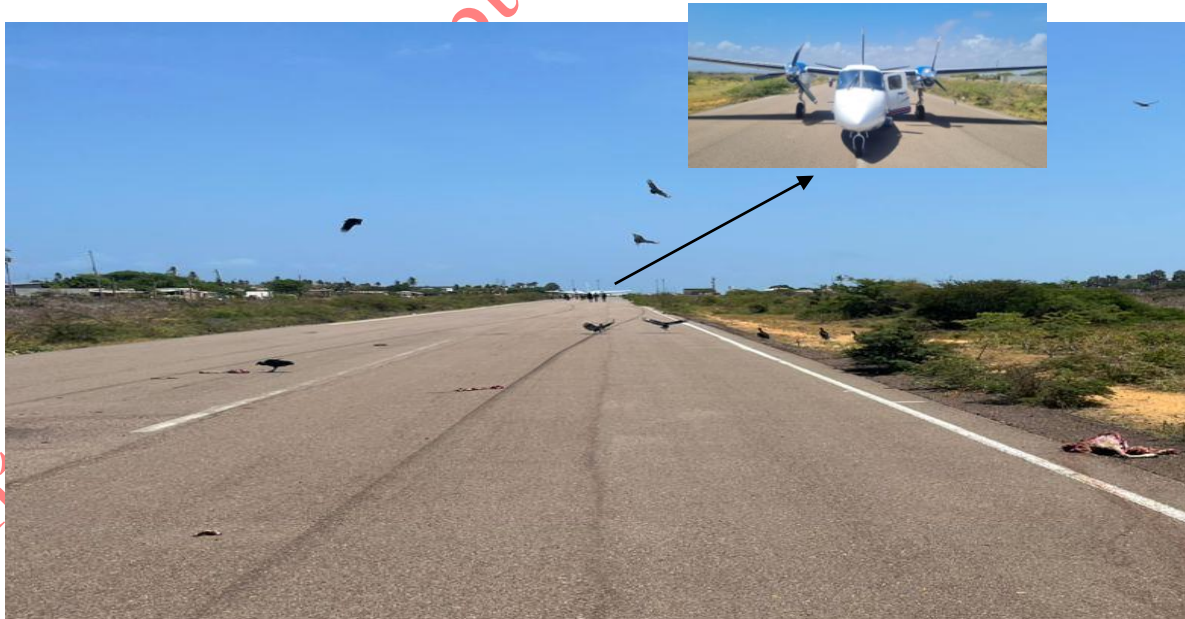


Imagen 3. Ubicación de la aeronave y restos de animales en la pista luego del impacto YV1892.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 4. Daños en Rejillas de entrada de aire del radiador del motor derecho YV1892.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 5. Daño en las palas del motor derecho YV1892.  
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



Imagen 6. Daño en las palas del motor izquierdo YV1892.  
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



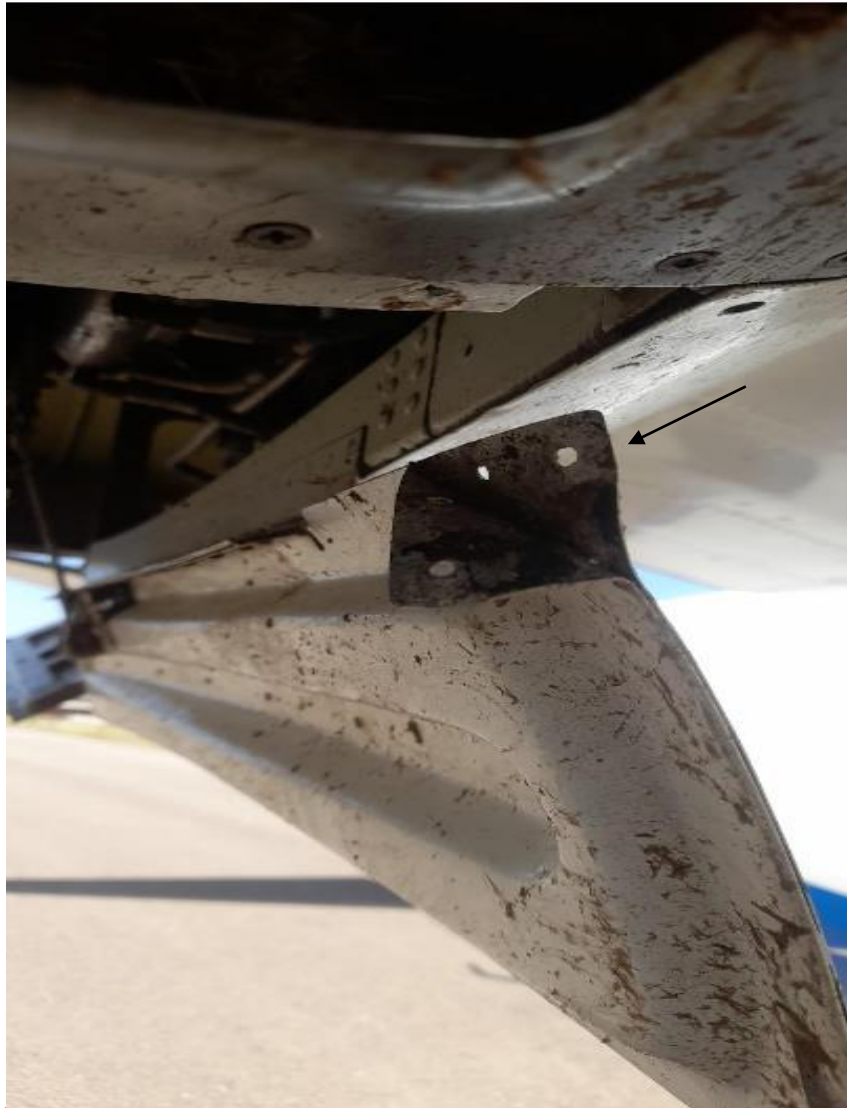


Imagen 7. Danos en la compuerta del tren principal derecho YV1892

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 8. Daños en la antena DME/TRANSponder, YV1892.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 9. Fractura en soporte externo al brazo de sobrecentro (DRAG BRACE)

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 10. Ruptura de la línea de suministro de presión hidráulica en conjunto de freno del tren principal derecho YV1892.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



### **Hallazgos durante la inspección visual a la aeronave:**

- Ambas hélices se encontraron con dobleces en las palas debido a impacto contra ovejos.
- Antena DME/TRANSPONDER, ubicada en sección inferior del fuselaje en la estación F.S. 188 presenta desprendimiento de material por impacto.
- Tren principal izquierdo presenta fractura en soporte externo al brazo de sobrecentro (DRAG BRACE).
- Compuerta delantera interna del tren principal derecho presenta deformación parcial por impacto y desprendimiento de remaches.
- Rejillas de entrada de aire al radiador del motor derecho presentan deformación por impacto.
- Línea de suministro de presión hidráulica en conjunto de freno del tren principal derecho presenta estrangulamiento/ruptura por impacto.

### **Hallazgos Motores:**

- Motores: de acuerdo con el manual de mantenimiento 72-00-29 revisión 09 de HONEYWELL, capítulo 72-00-00, tabla 606, condición 5, en cumplimiento de inspección por cargas anormales sobre la hélice (nivel II/inspección de caja reductora), se desensamblaron a ambas cajas reductoras, se realizaron inspecciones por NDT (ensayo no destructivo), encontrando:
  - Motor derecho: eje de torsión fracturado el cual requiere reemplazo.
  - Sensor de torque dañado por salto del CAM ASSY y como consecuencia generación de rababa y de partículas (imágenes 13 y 14) requiere reemplazo del sensor de torque.





Imagen 11. Eje de torsión motor derecho Fracturado YV1892.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



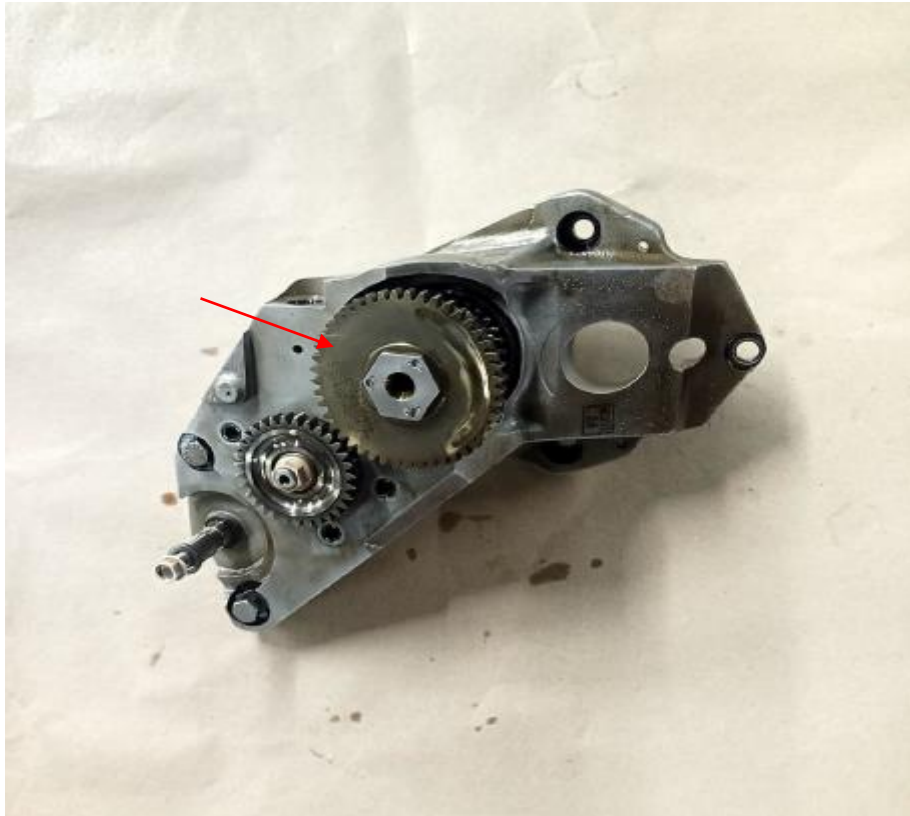


Imagen 12. Leva (Cam) del Sensor de Torque YV1892.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026

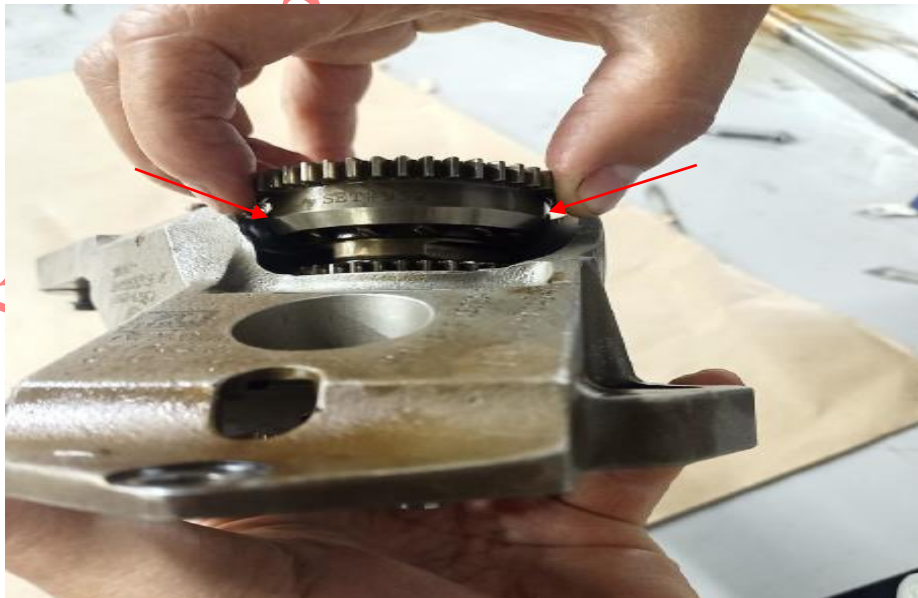


Imagen 13. Atascamiento entre la leva y engranaje del sensor de torque por formación de rebaba YV1892.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



#### Acciones Correctivas:

- Reemplazar antena DME/transponder en F.S 188
- Reemplazar outer body tren izquierdo y efectuar NDT a partes asociadas.
- Reemplazar/reparar compuerta delantera interna del tren principal derecho
- Reemplazar/reparar rejillas de entrada de aire al radiador del motor derecho
- Reemplazar línea de suministro de presión hidráulica en conjunto de freno del tren principal derecho.

9.- Se entregó la cesión de custodia total de la aeronave N° 010/2026.

#### CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó, luego de los análisis de las evidencias pudo determinar lo siguiente:

El Incidente Grave, clasificado como colisión con Fauna (WILD), de severidad alta durante la fase crítica de aterrizaje de la aeronave YV1982, 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 la fauna.

Esta condición de infraestructura, sumada a la naturaleza de **aeródromo no controlado**, eliminó las capas de protección necesarias para evitar el ingreso inadvertido de la fauna. Al no contar con el servicio de control de tránsito aéreo (ATC) para alertar, 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.**



### **Medidas Preventivas:**

A la Autoridad Aeroportuaria:

- Incrementar las inspecciones o recorridos en el área de maniobras con el fin de evitar la ocurrencia de este tipo de eventos, que atenten contra la seguridad del vuelo.
- **Infraestructura:** Construcción 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.

A la Comunidad Aeronáutica:

- **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.

### **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° **008/2026**., 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, 25 de marzo 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](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 hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

