

# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE SFC-PP

**MATRÍCULA:** YV3439

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** BRITISH  
AEROSPACE P.L.C.

**MODELO:** JETSTREAM SERIE 3100

**SERIAL:** 786

**EXPLOTADOR:** SERVICIOS AEROSUCRE, C.A.

**LUGAR:** EN RUTA SVRS-SVMI.

**FECHA:** 09/03/2026

**HORA:** 21:07 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES**

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 009/2026

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°009/2026**. 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 09 de marzo de 2026, la aeronave matrícula **YV3439**, fabricada por: **BRITISH AEROSPACE P.L.C.**, modelo: **JETSTREAM SERIE 3100**, despegó a las 21:02 UTC desde el Aeropuerto El Gran Roque (SVRS), ubicado en el territorio insular Francisco de Miranda, con destino al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (SVMI), ubicado en el Estado la Guaira, con dieciséis (16) personas a bordo tripulación (piloto y copiloto) y 14 pasajeros, 13 adultos y un infante.

Luego del despegue por la pista 07 en condiciones de vuelo visual (VMC), la tripulación realiza el After Takeoff Checklist y continua su ascenso inicial con normalidad, la torre de control le da instrucciones para que notifiquen 10NM fuera de la estación para la transferencia de control con el Centro de Control de Área de Maiquetía, ya pasada las 10 millas y cruzando los 5000FT se presentó una pérdida de potencia (Flame Out), en el motor izquierdo de inmediato la tripulación al mando ejecutó los Memory Items y los procedimientos establecidos en el manual de referencia rápida (QRH), El Cap. al mando intenta el reencendido del motor pero fue insatisfactorio, por lo que decide declarar la emergencia y continuar con el vuelo previsto hacia Maiquetía, ya en contacto con la torre de Control y en la aproximación final es autorizado para aterrizar por la pista 10R, resultando la tripulación y pasajeros ilesos y la aeronave con la falla antes mencionada.



La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores turbohélices Garrett TPE331, fabricado por Garrett, Estados Unidos. Categoría: **Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte**, y de clasificación: **Estándar**, emitido por la Autoridad Aeronáutica Venezolana (INAC). Certificado Tipo: A8EA emitido por la Federal Administration Aviation (FAA). Con un peso máximo para el despegue de 6.954 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).

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

Nº de Control: **015565**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) <b>YV3439</b>	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) <b>BRITISH AEROSPACE P.L.C / JETSTREAM SERIES 3100 COMMUTER</b>	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) <b>786</b>
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) <b>AVIACION COMERCIAL - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO</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: (Date of issue) <b>21/MAR/2024</b>	Firma: (Signature) <b>LEONARDO ALBERTO BRICEÑO DUDAMEL PRESIDENTE (O) DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL</b>	
6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por <b>2 Años</b> 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 <b>2 Years</b> 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 1 Certificado de Aeronavegabilidad YV3439.**  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026.

La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC N° 715 SERVICIOS AEREOS SUCRE C.A** Ubicada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” Rampa este de Carga Hangar 6. Maiquetía, Estado la Guaira.

El piloto al mando con 59 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 07/Oct/2026
- JS31 / JS32 Capitán / PIC 07/Oct/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 30 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 28/Oct/2026.
- JS31 / JS32 copiloto / SIC 28/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° 715.**

- 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 la entrevista a la Tripulación.

5. **Se realizó una inspección inicial visual de la sección de admisión (IMPELER), y la salida de la turbina, no se encontró evidencias de daños por objetos extraños (FOD), ni fallas térmicas visibles. Al realizar la rotación manual del conjunto de la hélice, se detectó una fricción y ruido mecánico anormal proveniente de la caja de engranajes de accesorios (GEARBOX).**

6. Se procedió con la remoción de componentes para el aislamiento de la falla.

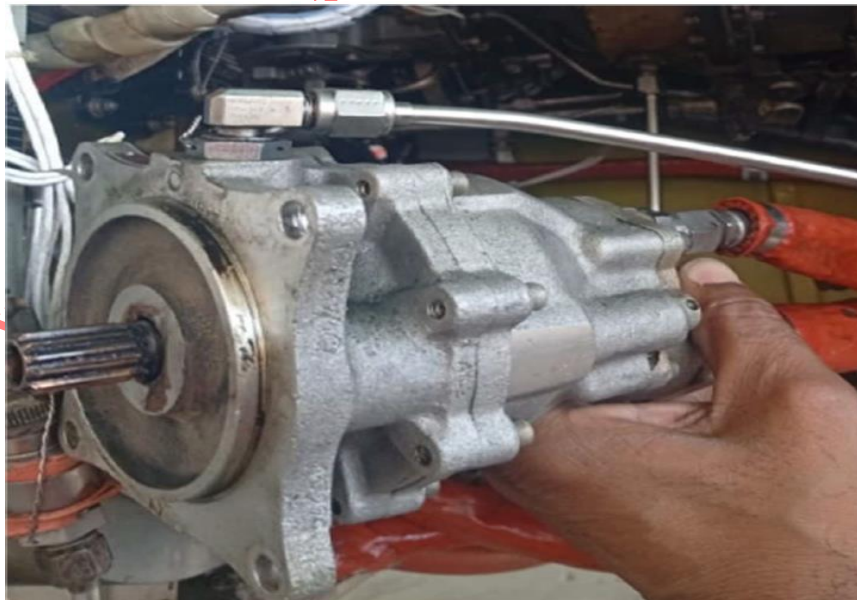
7. Se realizó el registro fotográfico.





**Imagen 2.** Generador Eléctrico removido e inspeccionado sin novedades YV3439.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



**Imagen 3.** Bomba hidráulica removida e inspeccionada sin novedad YV3439.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





**Imagen 4.** Bomba de Combustible se constató que el eje de mando estaba inoperativo YV3439.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



**Imagen 5.** Bomba de Combustible y FCU YV3439.

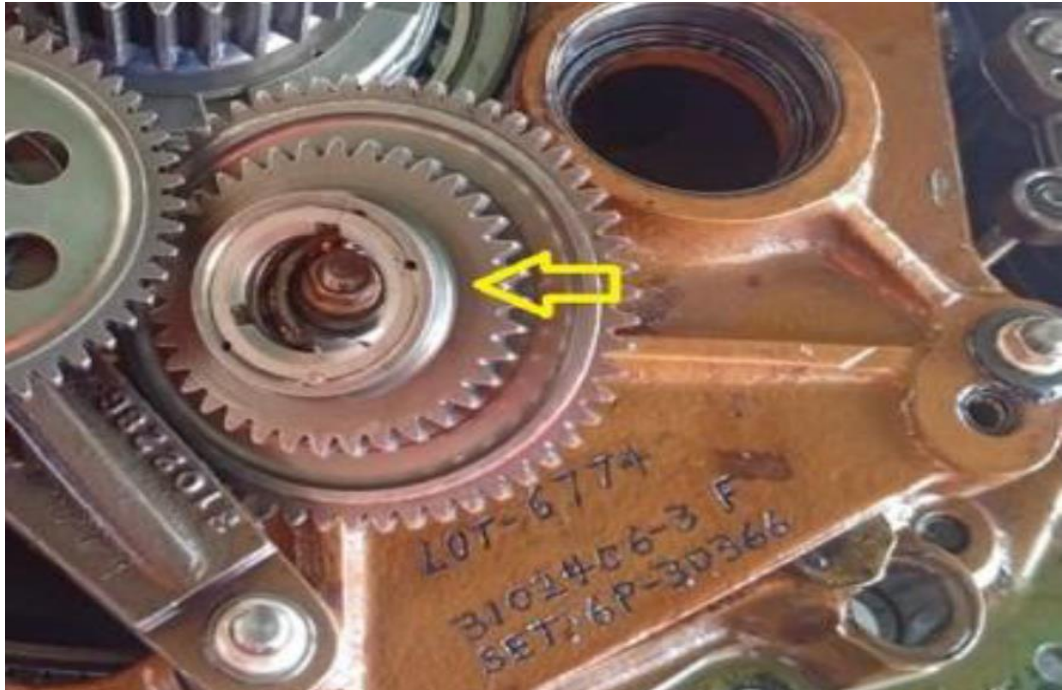
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



### Hallazgos durante la inspección del motor:

- **Falla Primaria:** Se produjo la fractura del rodamiento (Bearing P/N 358893-1), el cual se encuentra alojado internamente en el conjunto del engranaje de accesorios. El método normativo y técnico para la detección temprana de este tipo de fallas en componentes rotativos es el chequeo del tapón magnético detector de virutas (Magnetic Chip Detector). De acuerdo con el Programa de Mantenimiento vigente, esta inspección del Magnetic Chip Detector está estipulada para realizarse en cada Servicio B (intervalo de 400 FH).
- Durante la última inspección del Magnetic chip detector realizado el pasado 23 de febrero, se pudo constatar que el detector de virutas se encontró libre de partículas metálicas o contaminación, lo que indica que para esa fecha no existían indicios de degradación macroscópica.
- El análisis de este evento sugiere que el intervalo actual de 400 FH representa un período de exposición extendido. Una aeronave puede operar hasta por 4 meses continuos sin que se verifique la presencia de contaminantes en el sistema de lubricación. Este lapso es excesivo para detectar fallas de progresión acelerada en rodamientos internos, **lo que permitió que la fractura ocurriera entre intervalos de inspección.**
- La pérdida de integridad estructural del rodamiento provocó el desalineamiento y posterior daño por impacto en el GEAR ASSY-ACCESSORY (P/N 3103354-1). La presencia de restos metálicos circulantes (rolines y esquirlas) generó muescas y pérdida de dientes en el tren de engranajes.
- Debido a que la GEAR ASSY-ACCESSORY (AGB), es la encargada de impulsar componentes vitales, la falla del tren de engranajes interrumpió el mando de la bomba de combustible principal. Esto resultó en un cese inmediato del flujo de combustible al motor, ocasionando el apagado por flama (Flame-out) y la imposibilidad de reencendido al no existir presión de combustible suministrada mecánicamente.





**Imagen 6.** Pérdida de integridad estructural del rodamiento YV3439.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



**Imagen 7.** Inspección del Magnetic Chip Detector YV3439.

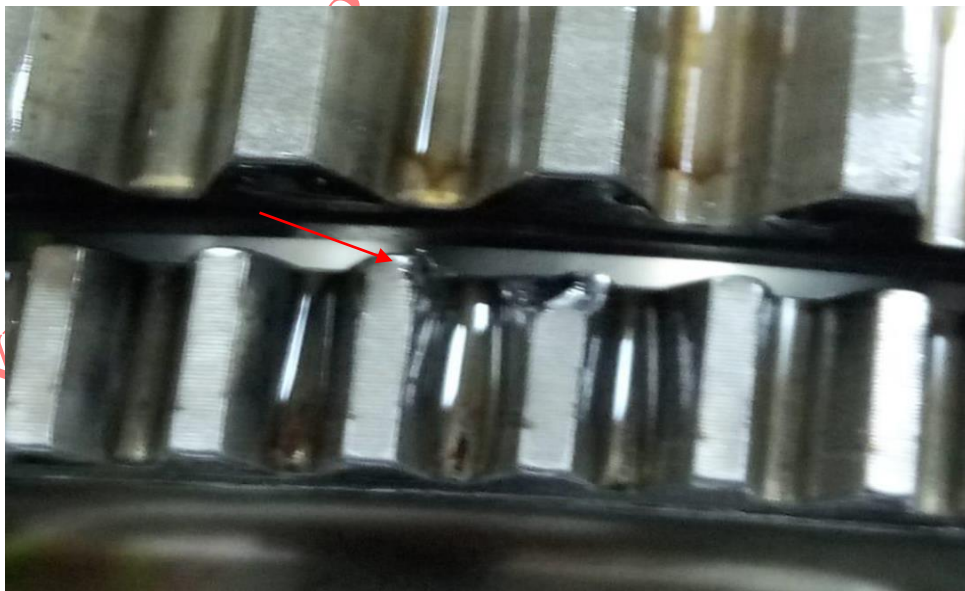
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





**Imagen 8.** Restos de rolines y esquilas YV3439.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



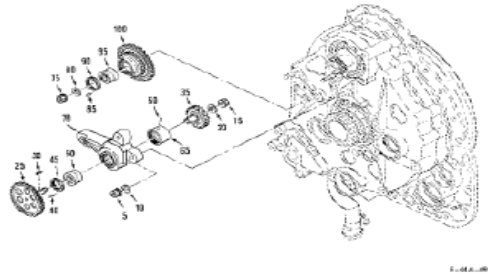
**Imagen 9.** Muecas y pérdida de dientes en el tren de engranajes YV3439.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



honeywell

ILLUSTRATED PARTS CATALOG  
TPE331-11 (REPORT NO. 72-00-24)



(Codes AA, CA, EA-GA, IA, JA, Pre SB 72-2020)  
Intermediate Housing and Gear Assembly  
(Accessory Gear and Drive Idler Housing Assembly)  
(Partial Breakdown)

Figure 3

72-10-13

Page 10  
Dec 10,04

Copying, use or disclosure of information on this page is subject to proprietary restrictions.

#### ANEXO IX

**Imagen 10.** Catálogo de partes Honeywell YV3439.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

#### Acciones Correctivas:

- De acuerdo con el Service Bulletin (SB) TPE331-72-0180, específicamente en su **Table 8: Bearing Assembly Replacement Schedule (Cont)**, el fabricante Honeywell estipula que el reemplazo del rodamiento P/N 358893-1 es recomendado durante cada Overhaul (OH) o durante los intervalos de mantenimiento continuo de aeronavegabilidad.



- Se procedió con el cambio total de aceite (Turbo Oil 2380) y la instalación de nuevos elementos filtrantes para asegurar la descontaminación del sistema.
- Tras completar el **NTS Trip Check** y las corridas de prueba en tierra, se verificó que todos los parámetros operativos (**ITT, Torque, RPM, Presión de Aceite**) se encuentran dentro de las limitaciones establecidas por el fabricante. El motor se considera aeronavegable y apto para el servicio.

8.- Se entregó la cesión de custodia total de la aeronave N° 014/2026.

**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 Servicios Aéreos Sucre, C.A.:

- Se recomienda, para garantizar la seguridad y aumentar la capacidad de detección temprana de fallas similares en el resto de la flota; el Reemplazo total del tren de engranajes afectado por partes servibles con trazabilidad plena (S/N: P-63111C), asegurando la sincronización del sistema **Negative Torque System (NTS)**.
- Se recomienda la modificación del Programa de Mantenimiento en lo relacionado a la reducción del intervalo de inspección del Magnetic Drain Plug (Chip Detector). Actualmente establecido cada 400 horas de vuelo (FH), este chequeo se recomienda se realice cada 100 FH. Esta medida busca identificar la presencia de partículas metálicas antes de que una degradación del rodamiento escale a una falla catastrófica del motor.

#### **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° **009/2026**., 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/jiac/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 hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

