

INFORME

INCIDENTE
SCF - NP

MATRÍCULA: YV2355

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: 208B

SERIAL: 208B1242

EXPLOTADOR: PRIVADO.

LUGAR: AEROPUERTO METROPOLITANO. SVMP.
OCUMARE DEL TUY, ESTADO MIRANDA

FECHA: 10/03/2026

HORA: 15:30 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME DE INCIDENTE JIAAC EXPEDIENTE N° 010/2026

El presente informe 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°010/2026**. 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 10 de marzo de 2026, la aeronave matrícula **YV2355**, fabricada por: Cessna Aircraft Company, modelo: 208B, despegó aproximadamente a las 15:00 UTC desde el Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga (SVCS), ubicado en el Estado Miranda con destino al Aeropuerto Metropolitano (SVMP), Estado Miranda, con cuatro (4) personas a bordo (piloto y 3 pasajero) y 4 horas 30 minutos de autonomía.

Posterior al despegue desde el Aeropuerto Caracas (SVCS), la aeronave ascendió a una altitud de 3,500 pies, procediendo en vuelo directo hacia el Aeropuerto Metropolitano (SVMP). El capitán inició el descenso para ejecutar una aproximación directa a la pista 08. Siguiendo la lista de verificación correspondiente, se configuró la aeronave con full flaps. La torre de control autorizó el aterrizaje informando vientos de los 090 grados con 20 nudos. Luego de la toma de contacto, aplicó reversibles sin uso inicial de frenos. Al aproximarse a la primera intersección, procedió a aplicar los frenos de forma gradual; en ese momento, se percibió una resistencia asimétrica, indicando que el freno derecho permanecía accionado (bloqueado); al finalizar el tránsito por la primera intersección, la aeronave experimentó un viraje imprevisto hacia la derecha, perdiendo la trayectoria lineal sobre el eje de rodaje. Resultando la tripulación y pasajeros ilesos, la aeronave con daños leves.





Imagen 1 Trayectoria en la pista SVMP YV2355.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.

La aeronave está equipada con motor turbohélice Pratt & Whitney Canadá PT6A-114A28, con un empuje aproximado de 675SHP. Categoría: Aviación General - Uso Corporativo. El peso máximo de despegue es de 3.975 Kg. Certificado tipo: A37CE.

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: 016057
1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV2355	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) CESSNA AIRCRAFT COMPANY / 208B NORMAL	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 208B1242
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, 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 of 7 December 1944 and Venezuelan Aeronautical Regulations in respect of the above-mentioned aircraft which was inspected and 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) 27/MAY/2025	Firma: (Signature) LEOPOLDO ALBERTO BARRETO DUJARDIN PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	
6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 2 Años desde 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 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		
<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 YV2355.
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° 658 Technoplane Solutions & Services C.A., ubicada el Aeropuerto de Barquisimeto, Estado Lara.

El piloto al mando con 54 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Línea Aérea-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 27/Ago/2026
- BE20 Capitan / PIC 27/Ago/2026
- C208 Capitan / PIC 27/Ago/2026

Para el momento del suceso el Capitán Poseía certificación médica y licencia, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes y contaba con aproximadamente 9.360 horas totales de vuelo y 6.220 horas como piloto al mando.

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



Imagen 3 Aeronave YV2355 en el borde del paño de grama
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.





Imagen 4 Trayectoria de la aeronave YV2355.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.

<http://www>





Imagen 5 Marca en la pista de inicio de frenado tren principal derecho.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.





Imagen 6 Marca en la pista con el neumático desinflado (evidencia de rin)

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



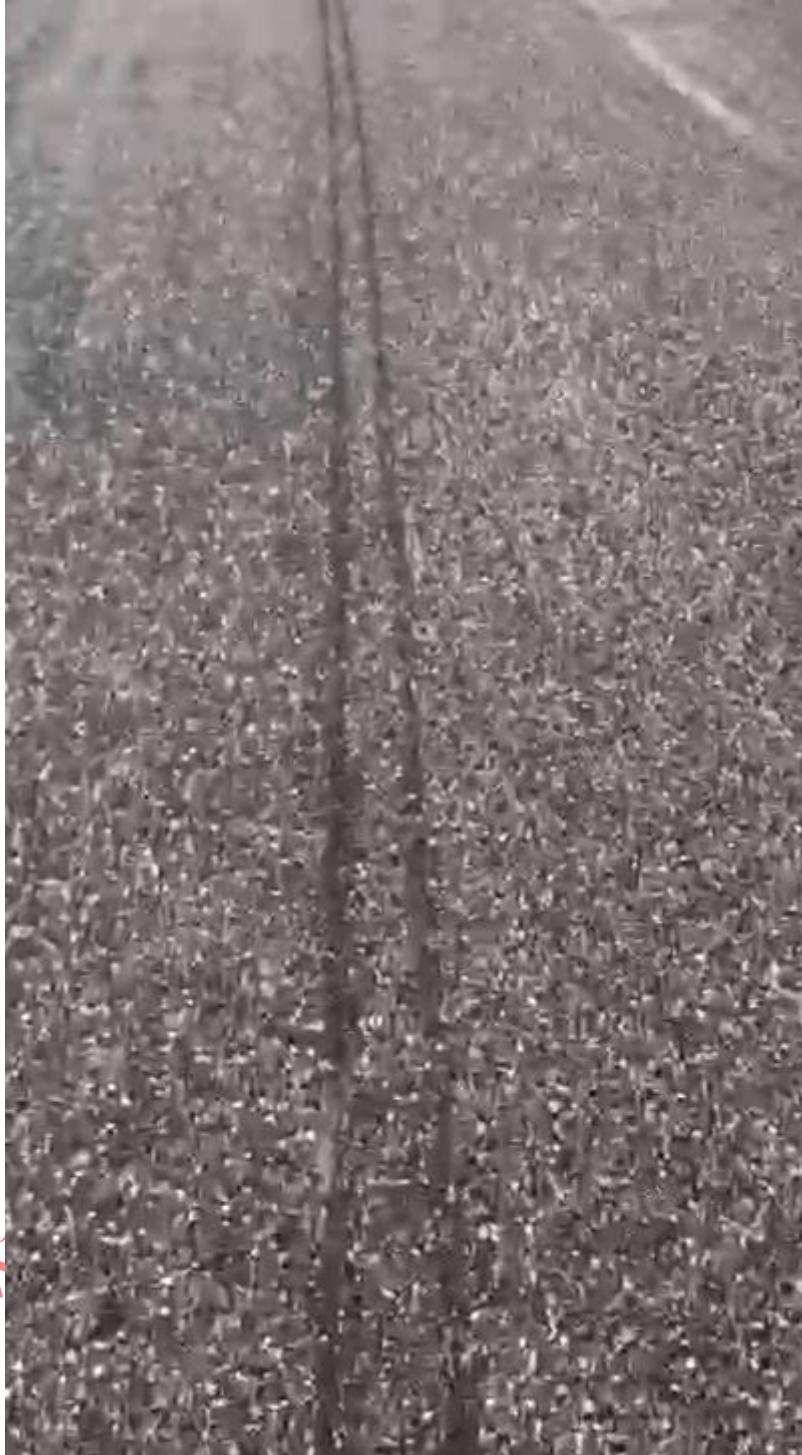


Imagen 7 Marca en la pista con el neumático desinflado (evidencia de rin)
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.





Imagen 8 Neumático tren principal derecho.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.





Imagen 9 Condición tren principal derecho en el paño de grama
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.

<http://www.i...>

times/





Imagen 10 Condición neumático tren principal derecho.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.





Imagen 11 Condición neumático tren principal derecho.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.

<http://v>



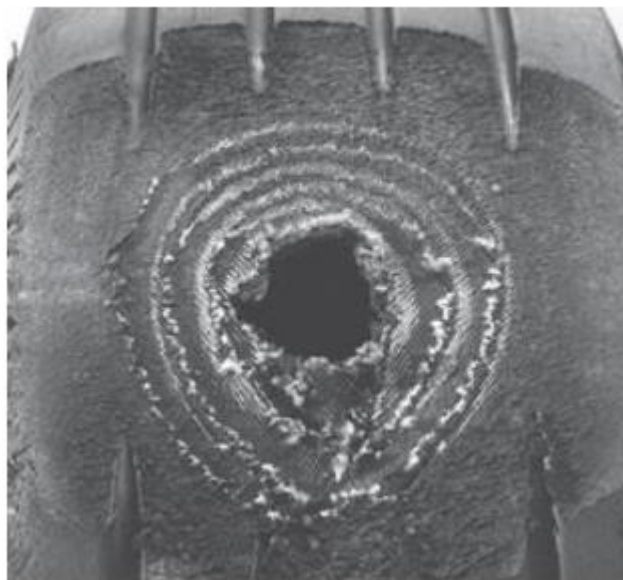


Imagen 12 Condición neumático tren derecho Vs Manual del fabricante

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

En la parte superior observamos la condición del neumático del tren principal derecho en comparación con el manual del fabricante, El patrón de desgaste observado es consistente con las referencias técnicas del fabricante para eventos de aterrizaje con frenos bloqueados o aplicación de frenado excesivo.

6. Se realizó la inspección de la aeronave en conjunto con una OMAC habilitada en el modelo de aeronave, evidenciándose que los siguientes sistemas se encontraban operativos al momento del suceso:

- Sistema de ruedas
- Bearings
- Discos de frenos
- Pastillas de freno

La OMAC procedió al reemplazo del neumático y cámara de aire.





Imagen 13 Inspección del tren derecho
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:

- Con base en la inspección técnica de la OMAC, la cual no arrojó evidencias de mal funcionamiento o degradación del sistema hidráulico/mecánico de frenos, se establece como factor causal un exceso de frenado. El daño en el neumático del tren principal derecho confirma una desaceleración asimétrica por aplicación de presión superior al límite de adherencia.

Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación.



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° 010/2026., 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, 26 de marzo 2026.



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 hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

