

INFORME

**INCIDENTE
SFC-PP**

MATRÍCULA: YV2653

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BEECH AIRCRAFT CORPORATION.

MODELO: C90

SERIAL: LJ720.

EXPLOTADOR: SERVICIOS AERONAUTICOS 720, C.A.

LUGAR: EN RUTA SVBC-SVRS.

FECHA: 20/03/2026

HORA: 18:18 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 011/2026

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°011/2026**. 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 20 de marzo de 2026, la aeronave matrícula **YV2653**, fabricada por: BEECH AIRCRAFT CORPORATION. Modelo: **C90**, despegó a las 17:12 UTC desde el Aeropuerto Internacional General José Antonio Anzoátegui (SVBC), ubicado en Barcelona Estado Anzoátegui, con destino al Aeropuerto El Gran Roque (SVRS), ubicado en el Territorio Insular Francisco de Miranda, con diez (10) personas a bordo tripulación (piloto) y 09 pasajeros.

Luego del despegue por la pista 07 en condiciones de vuelo visual(VMC), la tripulación realiza el After Takeoff Checklist y continúa su ascenso inicial con normalidad y sin contratiempos durante la ruta, próximo para alcanzar el nivel de vuelo 165FL, se presentó una anomalía con la indicación de fluctuación de torque y pérdida de presión de aceite en el motor izquierdo (LH), de inmediato el Cap. al mando aplica los procedimientos establecidos en el manual de referencia rápida QRH, sin obtener resultados satisfactorios, toma la decisión de retornar al aeropuerto de salida, notifica al Control de aproximación de Barcelona sobre la situación y es autorizado para regresar ya próximo a la aproximación final y de acuerdo a lo establecido en el manual, asegura el motor izquierdo (LH) apagado, ya en contacto con la torre de control es autorizado para aterrizar por la pista 02, y solicita la asistencia de bomberos de manera preventiva, aterrizando sin novedad resultando los pasajeros y la tripulación ilesa y la aeronave con la falla antes mencionada.



La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores turbohélices Pratt & Whitney Garrett Canadá PT6A-20A. Categoría: **Aviación General – Uso Corporativo**, 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 4.378 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
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
(Certificate of Airworthiness)

Nº de Control: **016192**

1. Nacionalidad y matrícula:
(Nationality and registration marks)
YV2653

2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave:
(Manufacturer, model and aircraft category)
**BEECH AIRCRAFT CORPORATION / C90
NORMAL**

3. Número de serie de la aeronave:
(Aircraft serial number)
LJ720

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 in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).

Fecha de otorgamiento: **11/SEP/2025**
(Date of issue)

Firma: **LEONARDO ALBERTO BRICEÑO DUDAMEL**
(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 YV2653.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026.



La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC N° 643 SERVICIOS FLYTELINE, C.A.**, ubicada en la Rampa de la base Escuela Mariscal Sucre Boca de Rio Maracay Estado Aragua.

El piloto al mando con 29 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 12/Sep/2026
- BE9L / Capitan / PIC 12/Sep/2025

Para el momento del suceso el Capitán 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° 643.**

- 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 la inspección con los TMA de la omac al motor izquierdo.

6. Se realizó inspección por Boroscopio;

7. Inspección de Sección Caliente.

8. Inspección del Chip Detector.

9. Sección de Potencia.

10. Primera etapa de compresor del motor de acuerdo con el manual de mantenimiento.

11. Se realizó el registro fotográfico.



Imagen 2. Aeronave en la plataforma luego del aterrizaje YV2653.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 3. Inspección del motor LH YV2653.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

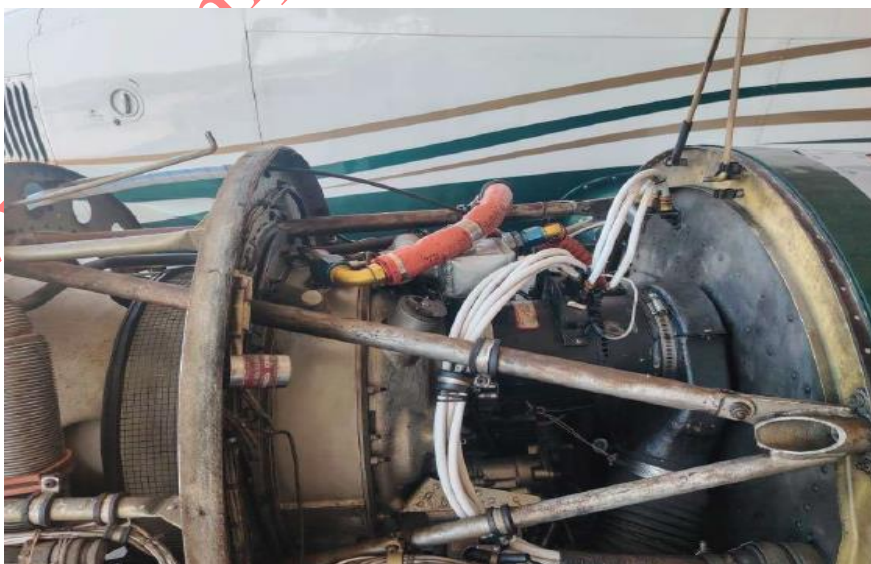


Imagen 4. Inspección del motor LH YV2653.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 5. Inspección del motor LH YV2653.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



Imagen 6. Inspección del filtro motor LH YV2653.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 7. Inspección del Nivel de aceite motor LH YV2653.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

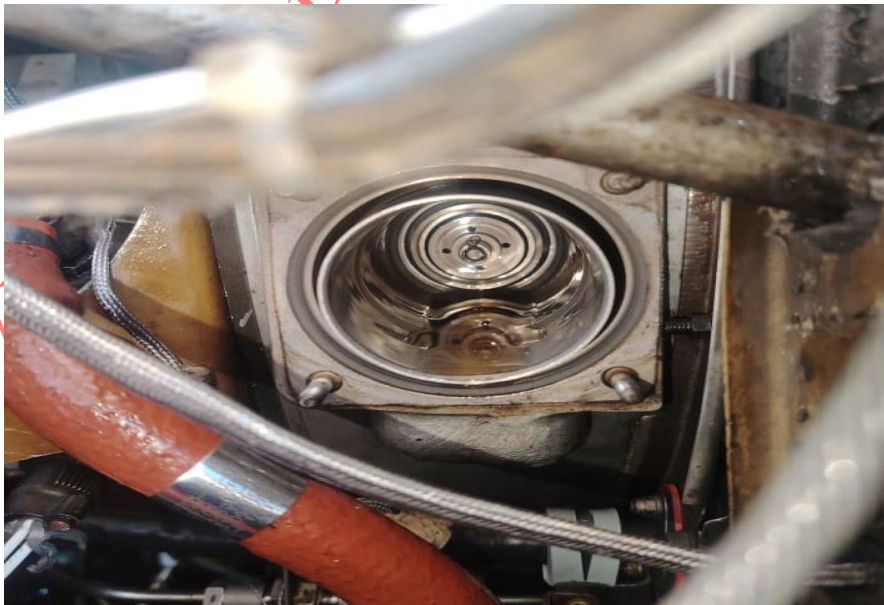


Imagen 8. Inspección de fugas de aceite motor LH YV2653.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Hallazgos durante la inspección Boroscópica:

- Varios Alabes del CT Disk muestran erosión en el borde de ataque, esto es permisible.
- Varios Vanes del CT Disk presenta erosión en borde ataque, producto de la combustión, esto es permisible.
- Dos (2) Vanes del CT Disk presenta rajadura en borde fuga, de aproximadamente 0.08 In cada una, esto es permisible.
- Se encontró acumulación en carbón en la cámara de combustión, esto es permisible.
- La Evaluación de los hallazgos se realizó de acuerdo con el EMM Pratt and Whitney EMM PN 3013242.

Se recomienda hacer seguimiento a las rajaduras encontradas en los dos (2) Vanes de acuerdo con las indicaciones de Pratt and Whitney, es decir, efectuar una inspección de estas discrepancias en las próximas 100 Horas de operación.

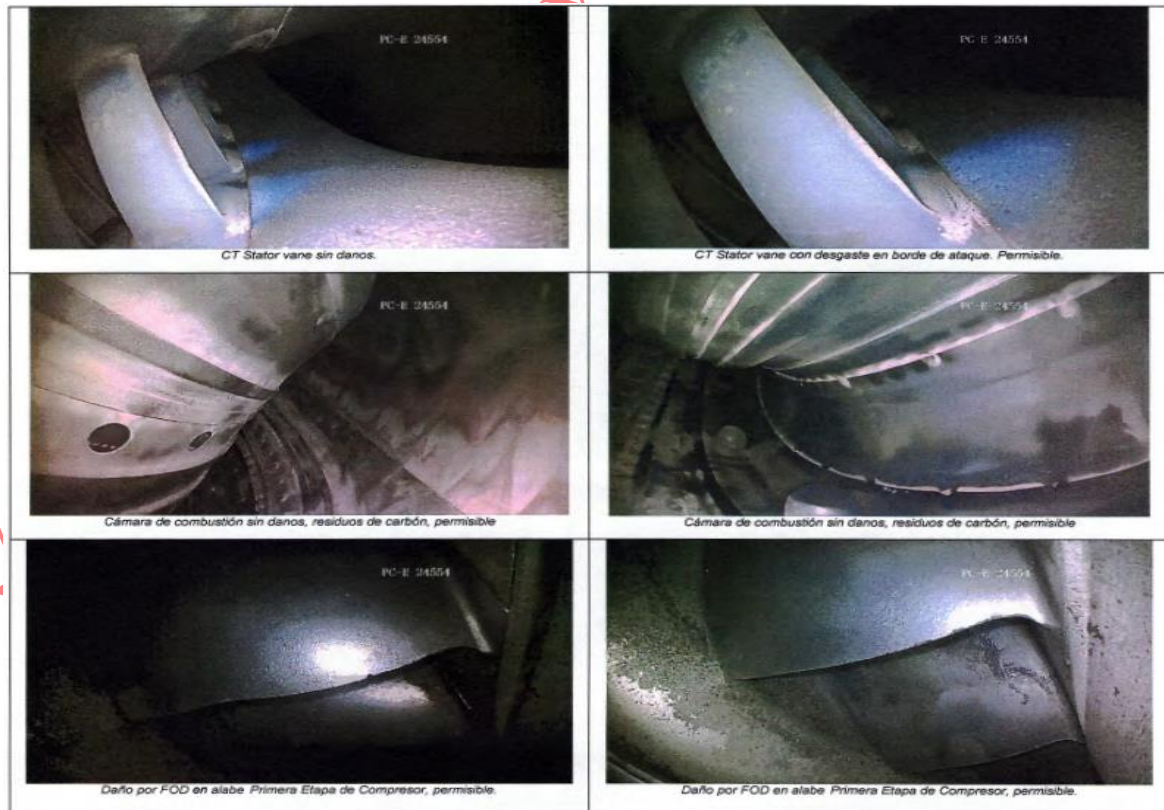


Imagen 9. Resultados del boroscopio motor LH YV2653.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Hallazgos durante la inspección del motor LH:

- Ausencia de partículas metálicas en filtros.
- Inspección del chip detector sin partículas.
- Evaluación boroscópica satisfactoria.
- Corrida de motores con parámetros normales.
- Ausencia de fugas posteriores.

8.- Se entregó la cesión de custodia total de la aeronave N° 013/2026.

La pérdida de aceite puede generar degradación progresiva del funcionamiento del Motor, sobrecalentamiento y posibles daños a componentes críticos, pudiendo derivar en el apagado del motor en vuelo y una condición operacional adversa.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa lo siguiente; no existen evidencias de fallas mecánicas internas del motor, sustentado en:

- Ausencia de partículas metálicas en filtros e inspección del chip detector.
- Evaluación boroscópica satisfactoria.
- Corrida de motores con parámetros normales.
- Ausencia de fugas posteriores.

El análisis causal permitió identificar que el evento no se originó por una falla técnica, sino por la alineación de factores humanos y organización.

Medidas Preventivas:

A Servicios Aeronáuticos 720, C.A.:

- Se recomienda reforzar el uso estricto del checklist, Implementar verificación cruzada para tapas y accesos críticos.



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° 011/2026., 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, 06 de abril 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 hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

