



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE: 026/2026

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE RE

MATRÍCULA: YV2341

FABRICANTE DE LA AERONAVE: ROCKWELL
INTERNATIONAL.

MODELO: 690B

SERIAL: 11413

EXPLOTADOR: OFFSHORE OUTSOURCING SERVICES
C.A

LUGAR: AEROPUERTO OSCAR MACHADO ZULOAGA
ESTADO MIRANDA (SVCS).

FECHA: 31/08/2026

HORA: 23:30 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL
DE VENEZUELA**

INFORME DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°026/2026

El presente Informe Preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL** 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°026/2026. 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 31 de agosto del 2026, la aeronave **Matricula:** YV2341 **Fabricada por:** ROCKWELL INTERNATIONAL, **Modelo:** 690B, **Serial:** 11413, **Propiedad:** OFFSHORE OUTSOURCING SERVICES C.A. Despegó a las 22:10 UTC con un plan de vuelo desde El Aeropuerto Internacional "La Chinita" ubicado en Maracaibo, estado Zulia (SVMC), con destino al Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga" (SVCS), ubicado en el Estado Miranda, con dos (2) tripulantes y cinco (5) pasajeros a bordo, con una autonomía de tres horas y treinta minutos.

El vuelo transcurrió sin novedades a lo largo de la ruta planificada, aun cuando se registraban condiciones meteorológicas adversas en la zona. Al establecer comunicación con el Control de Aproximación del Aeropuerto "Óscar Machado Zuloaga" (SVCS), la dependencia instruyó a la tripulación mantener la frecuencia Tuy (119.2 MHz). Durante la secuencia de llegada, el personal de Operaciones del aeródromo había generado la evaluación del estado de superficie



bajo la metodología del Formato Global de Reporte (GRF), notificando a las dependencias de control (APP y TWR) que la pista presentaba una acumulación de agua pluvial superior a los tres milímetros (>3 mm), con un Código de Estado de Pista (RWYCC) de 3-3-3 (pista mojada y resbaladiza en los tres tercios).

La tripulación fue informada sobre la condición de humedad en la superficie y recibió la autorización para aproximar a la pista en uso (RWY 10), recibiendo posteriormente la correspondiente autorización de aterrizaje emitida por la Torre de Control.

Tras completar la fase de enderezamiento y la toma de contacto, la tripulación activó los reversibles conforme a los procedimientos operacionales establecidos por el fabricante para contribuir con la desaceleración. La aeronave experimentó un derrape con una inclinación y desvío hacia el lado izquierdo, saliéndose hacia el paño de grama unos 100 metros posterior al toque, el capitán aplicó los frenos para mantener el control direccional y detener el avance. La aeronave siguió rodando por el paño de grama por unos 500 metros aproximadamente, durante este trayecto la aeronave impactó el letrero de señalización vertical de la Intersección "A" y destruyó tres (03) unidades del balizaje de borde de pista. La tripulación logró detener la aeronave unos 50 metros antes de la segunda intersección. Resultando la tripulación y los pasajeros ilesos y la aeronave con daños menores.

La aeronave fabricada por Rockwell International, modelo: 690B, categoría: Aviación General – Uso Corporativo, Certificado Tipo: Nº 2A4, Revisión 50, Twin Commander Aircraft, emitido por la FAA, Federal Aviation Regulations de fecha 18 de Noviembre de 2024.

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) y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.



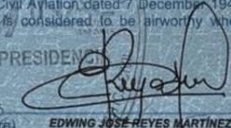
 REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD (Certificate of Airworthiness)			Nº de Control: 016291
1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV2341	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) ROCKWELL INTERNATIONAL / 690B NORMAL	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 11413	
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 and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.)			
Fecha de otorgamiento: (Date of issue) 24/NOV/2025		Firma: (Signature)  EDWING JOSÉ REYES MARTÍNEZ PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (INAC)	
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.)			
☐ Certificado en original (Certificate in original)		☒ 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, aeronave YV2341

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-Nº 692 GOLD JET** Ubicada en el Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga” Estado Miranda.

El Capitán de 50 años edad poseía Certificación Médica y Licencia de Piloto Comercial– Avión emitida por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), conforme a la normativa internacional vigente, y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight 05/Agos/2027.
- Monomotores Terrestres / Single Engine Land / (P28R) 05/Agos/2027.
- Multimotores Terrestres / Multi Engine Land (AC90) 05/Agos/2027.



El primer oficial de 39 años edad poseía Certificación Médica y Licencia de Piloto Comercial–Avión emitida por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), conforme a la normativa internacional vigente, y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight 01/Oct/2026.
- Monomotores Terrestres / Single Engine Land / (C152, C172) 01/Oct/2026.
- Multimotores Terrestres / Multi Engine Land (AC90) 01/Oct/2026.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se realizó la entrevista a la tripulación de vuelo.
2. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la Aeronave **YV2341**:
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad.
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de Homologación Acústica.
4. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la **OMAC N° 692, 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.
 - Último Certificado de Conformidad de Mantenimiento.



5. Se realizó la inspección a la pista del Aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS).



Imagen 2. Referencia recorrido del **YV2341** durante la excursión de pista
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

En la Imagen N° 2 se aprecia el punto de toma de contacto de la aeronave sobre la superficie de la pista, así como la trayectoria estimada trazada desde el inicio del desvío lateral hasta la posición final donde se detiene la aeronave. La aeronave recorrió aproximadamente 500 metros por el paño de grama hasta lograr detenerse.

a. Durante la inspección técnica del sitio del suceso, se evidenciaron daños en la infraestructura aeroportuaria causados por el impacto de la aeronave, registrándose la afectación del letrero de señalización vertical de la Intersección "A".



Imagen 3. Restos del letrero de la intersección "A" del SVCS.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

b. Daños en baliza



Imagen 4. Daños en la Baliza
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

c. Marcas de la aeronave durante su rodaje por el paño de grama



Imagen 5. Trayectoria de la aeronave en el paño de grama
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

- d. En la imagen de la parte inferior se observar las marcas dejadas por la aeronave cuando cruza la calle de rodaje A.



Imagen 6. Marcas de la aeronave en el paño de grama

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

- e. En la imagen de la parte inferior observamos las marcas dejadas por la aeronave en el momento previo a la salida del paño de grama hacia la pista.



Imagen 7. Salida a la pista de la aeronave YV2341.

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

f. Durante el proceso de investigación se evidencio el Informe de Evaluación del Estado de la Superficie de Pista bajo la metodología del Formato Global de Reporte (GRF) emitido por el personal de Operaciones del aeródromo, en el cual se notificó oportunamente a la Torre de Control (TWR) y al Control de Aproximación (APP) la siguiente condición de frenado y contaminación:

- **Primer tercio de pista:** Código de Estado de Pista (RWYCC) **3** (Pista mojada y resbaladiza).
- **Segundo tercio de pista:** Código de Estado de Pista (RWYCC) **3** (Pista mojada y resbaladiza).
- **Tercer tercio de pista:** Código de Estado de Pista (RWYCC) **3** (Pista mojada y resbaladiza).
- **Contaminante:** Acumulación de agua pluvial con un espesor superior a tres milímetros (>3 mm).

6. Se realizo la fijación fotográfica de las condiciones de la aeronave posterior al suceso



Imagen 8. Ubicación en el paño de grama de la Aeronave YV2341.

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



Imagen 9. Aeronave YV2341.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Imagen 10. Aeronave YV2341.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Imagen 11. Vista lateral izquierdo YV2341, aeronave en resguardo en el Hangar

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

7. Se realizó la inspección de daños de la aeronave, encontrándose:

a. Ruptura del alambre de frenos del tren principal izquierdo



Imagen 12. Alambre de frenos

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

- b. Daños por abrasión en la tapa del tren de nariz



Imagen 13. Daños en la tapa del tren nariz
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

- c. Cortes en el neumático del tren principal izquierdo, esta forma de corte corresponde a FOD, tal como lo establece el fabricante, el mismo fue sustituido



Cuts

Penetration by a foreign object.

Action: See Section 5, Inspection, Storage and Shipping;
Inspecting Mounted Tires; Tread Cuts.

Imagen 14. Corte del neumático tren principal izquierdo Vs manual del fabricante

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

- d. Una pala de la hélice izquierda (LH P/N: HC-B3TN-5NL S/N: BVA6239, presento pérdida de pintura, requiere ser evaluada para confirmar si presenta deformación. La misma fue sustituida



Imagen 15. Daños en las palas de la hélice LH de la aeronave YV2341.

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

En la parte inferior encontramos la imagen referencial del manual del fabricante para la identificación de la pala de la hélice sustituida.

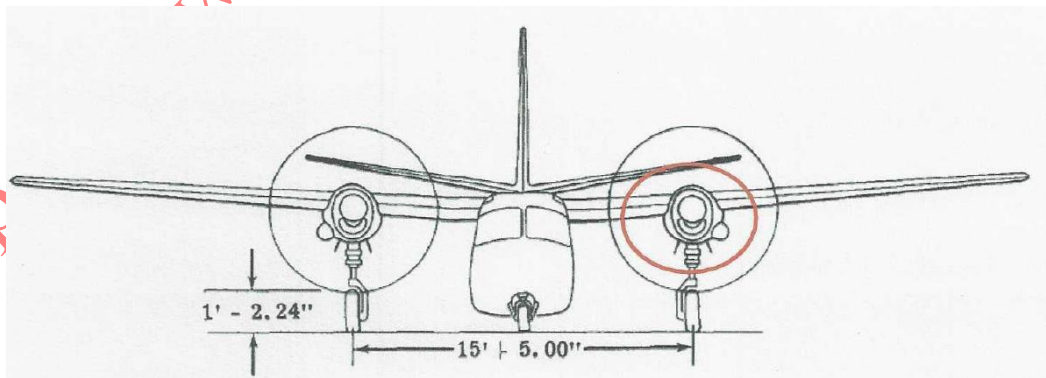


Imagen 16. Manual del fabricante.

Fuente AMM. **Año:** 2026

- e. Flap interno del lado izquierdo presento impacto por FOD.

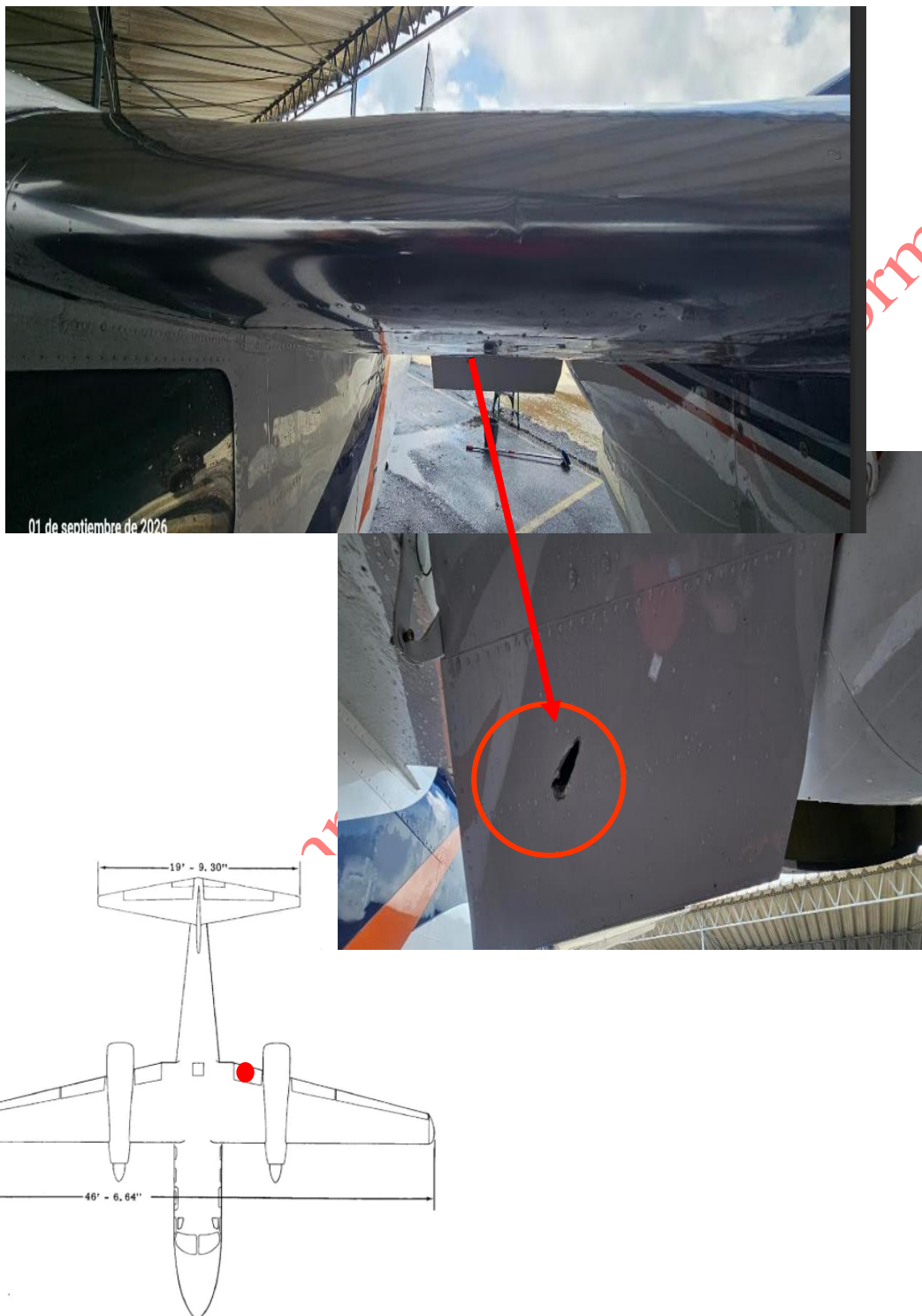


Imagen 17. Impacto por FOD.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

- f. Daños por impacto de FOD en el fuselaje del lado izquierdo



Imagen 18. Corte en el fuselaje de la aeronave YV2341.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

- g. Pérdida de pintura por impacto de FOD en el fuselaje del lado izquierdo



Imagen 19. Daños en el fuselaje de la aeronave YV2341.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

8. Se realizó entrega de **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **031/2026**.

CAUSA PROBABLE

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, a partir de los hallazgos y evidencias recabadas, determina que la causa probable de este suceso fue la pérdida de control direccional y de la eficacia de frenado sobre la superficie de la pista, ocasionada por la ocurrencia del fenómeno de hidroplaneo (aquaplaning) dinámico o viscoso. Esta condición fue propiciada por la acumulación pluvial mayor a tres milímetros (>3 mm) reportada sobre la pista, reduciendo sustancialmente el coeficiente de fricción entre los neumáticos y el pavimento durante la carrera de aterrizaje.

MEDIDAS PREVENTIVAS:

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite las siguientes Medidas Preventivas:

A la Comunidad Aeronáutica:

1. Recordar a las tripulaciones de mando la importancia de evaluar de manera estricta los márgenes de distancia de aterrizaje requeridos (Landing Distance Required) y la aplicación adecuada de técnicas de frenado sobre pistas clasificadas con RWYCC 3 o inferior, priorizando la toma de decisiones oportuna ante la presencia de agua acumulada sobre la superficie 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° 026/2026., 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**.

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, 18 de septiembre de 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

