

EXPEDIENTE 024/2026

INFORME PRELIMINAR

**ACCIDENTE
G - COL**

MATRÍCULA: YV3499

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS
AIRCRAFT COMPANY

MODELO: DC-9-82

SERIAL: 49392

EXPLOTADOR: RUTAS AÉREAS DE VENEZUELA
R.A.V.S.A

LUGAR: BASE AÉREA EL LIBERTADOR. ESTADO
ARAGUA (SVBL)

FECHA: 20-08-2026

HORA: 15:30 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 024/2026

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST) 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° **024/2026**. 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 20 de agosto de 2026 a las 15:30 UTC, la aeronave matrícula: **YV3499**, fabricada por: **Douglas Aircraft Company**, Modelo: **DC-9-82** Serial: **49392** propiedad de: **Rutas Aéreas de Venezuela RAV S.A (RAVSA)**, con un plan de vuelo desde la Base Aérea El Libertador, ubicado en Palo Negro, Estado Aragua, (SVBL) con destino al Aeropuerto Internacional "General en Jefe Santiago Mariño", ubicado en el Estado Nueva Esparta (SVMG) con 10 tripulantes y ciento cuarenta y siete (147) pasajeros a bordo. Posterior a la realización de los procedimientos establecidos por el fabricante para el encendido de plantas de poder y contando con aprobación de la Torre de Control (TWR), la tripulación de mando inició el rodaje con destino al punto de espera de la Pista 09 de acuerdo a las instrucciones del CTA. El desplazamiento se efectuó a través del área de plataforma y las calles de rodaje "E" y "A". Durante el trayecto y tras la ejecución de la calle de rodaje de verificación (checklist) correspondiente a la fase de rodaje, la tripulación al mando realizó una operación inadecuada de la aeronave por un evento militar en desarrollo, ubicado en el extremo final de la calle de rodaje "E" específicamente en G10 a la izquierda de la trayectoria de la aeronave lo que ocasionó que la tripulación al mando perdiera la conciencia situacional y no se percataran de que se habían salido fuera de la demarcación de la calle de rodaje.



Al incorporarse a la calle de rodaje "A", en las proximidades del punto de espera de la Pista 09, la tripulación estableció comunicación con la Torre de Control, notificando encontrarse en punto de espera 09 y lista para la salida. El controlador de tránsito aéreo (CTA), de la Torre de Control colacionó el mensaje y dio la autorización para el despegue por la Pista 09.

En el proceso de ejecución de la lista de verificación previa al despegue, y al iniciar el viraje para dirigirse al umbral de la pista, la aeronave experimentó un impacto en el plano izquierdo. De inmediato, la tripulación notificó a la Torre de Control la cancelación de la maniobra de despegue debido a una colisión contra una estructura perteneciente a la base aérea, solicitando autorización para retornar a la plataforma a fin de evaluar la situación.

La Torre de Control autorizó el rodaje a través de la Pista 09 para desalojar por la calle de rodaje "D", resultando la tripulación y pasajeros ilesos, y la aeronave con daños estructurales.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por motores turbofan, Pratt & Whitney JT8D-217 fabricado por BOEING COMPANY, El peso máximo de despegue es de 67.800 Kg (149.495,500 lbs). Categoría Aviación Comercial-Servicio Público de Transporte Aéreo.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.



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

Nº de Control: **016030**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration mark) YV3499	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY / DC-9-82 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 48392
4. Categoría operacional permitida: (allowed operations category) AVIACION COMERCIAL - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO		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, en su totalidad, y en particular la que 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 December 7, 1944, and Venezuelan Aeronautical Regulations, in their entirety, and in particular the one which has been inspected and is considered to meet conditions of airworthiness while maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.)		
Fecha de otorgamiento: (Date of issue) 01/MAY/2025		Firma: PRESIDENCIA (Signature) ALBERTO MARQUEZ DUCLOS 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 la aeronave se le realice el mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondientes, 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)
De fecha: (Dated)		Certificado que anula el emitido con el Nº de Control: (Certificate that cancel original one with Control Nº)

CEA-07-30-31-0048-2006 Rev 2

Imagen 1. Certificado de Aeronavegabilidad YV3499.

Fuente: Investigadora Encargada. Año: 2026





Imagen 2. Imagen referencial de la pista SVBL con referencia al lugar de impacto del YV3499
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026



Imagen 3. Restos del plano del YV3499
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026



Imagen 4. Lugar de impacto del YV3499
Fuente: Investigadora Encargada. Año: 2026

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La **OMAC N° 441 SERVICIOS TÉCNICOS AERONÁUTICOS DEL ZULIA, C.A** ubicada en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", oficina sótano, rampa 12, Maiquetía, Estado La Guaira.

El piloto al mando de 64 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental / instrumental Flight 28/ago/2026
- MD80 Capitán / PIC 28/ago/2026

El Copiloto al mando de 27 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight 27/julio/2027
- MD 80 copiloto/ SIC 27/julio/2027



Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada con viento en calma y en general buen tiempo a lo largo del día.

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 **YV3499**
 - 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°441**
 - 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.
5. Se constató que el personal de Controladores de Tránsito Aéreo de servicio contaba con sus respectivas licencias aeronáuticas y certificados médicos aeronáuticos vigentes al momento del suceso, cumpliendo con las regulaciones aeronáuticas aplicables.



6. Se emitió una sesión de Custodia con Retención de producto del CVR. (Cockpit Voice Recorder ó Grabadora de Voz de Cabina) para solicitar la descarga de la información.
7. Se pudo constatar que la empresa Rutas Aéreas Venezolana S.A (RAVSA) impartió a todas las tripulaciones de mando un Briefing sobre las operaciones en la base Aérea Libertador, previo a iniciar las operaciones, donde se les dió instrucción referente a Radioayudas, demarcaciones de la calle de rodaje y pista entre otros.
8. Se pudo constatar que la tripulación al mando ya había realizado vuelos previos en la Base Aérea Libertador sin novedades.
9. Como parte de las actuaciones técnicas de la investigación de campo, se procedió a la inspección de la infraestructura aeronáutica en el área de movimiento.
10. Se constató que las dimensiones geométricas (ancho y márgenes de franqueamiento de obstáculos) y las demarcaciones horizontales (líneas de eje y franjas de borde) de las calles de rodaje "E" y "A" cumplen con las especificaciones técnicas reglamentarias conforme al Anexo 14 de la OACI. Se comprobó que el espacio operativo es suficiente para permitir las maniobras seguras de aeronaves de esta categoría, cuya longitud aproximada alcanza los 45 metros.

En la imagen de la parte inferior podemos observar que la demarcación es visible.



Imagen 5. Demarcación de las calles de rodaje SVBL
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026

En la parte inferior se encuentra el plano de aeródromo, donde podemos observar en color negro la ruta que debía seguir la aeronave hasta el punto de espera para realizar el despegue, y en color azul el lugar donde impacto la aeronave con la estructura fija de la Base Aérea.

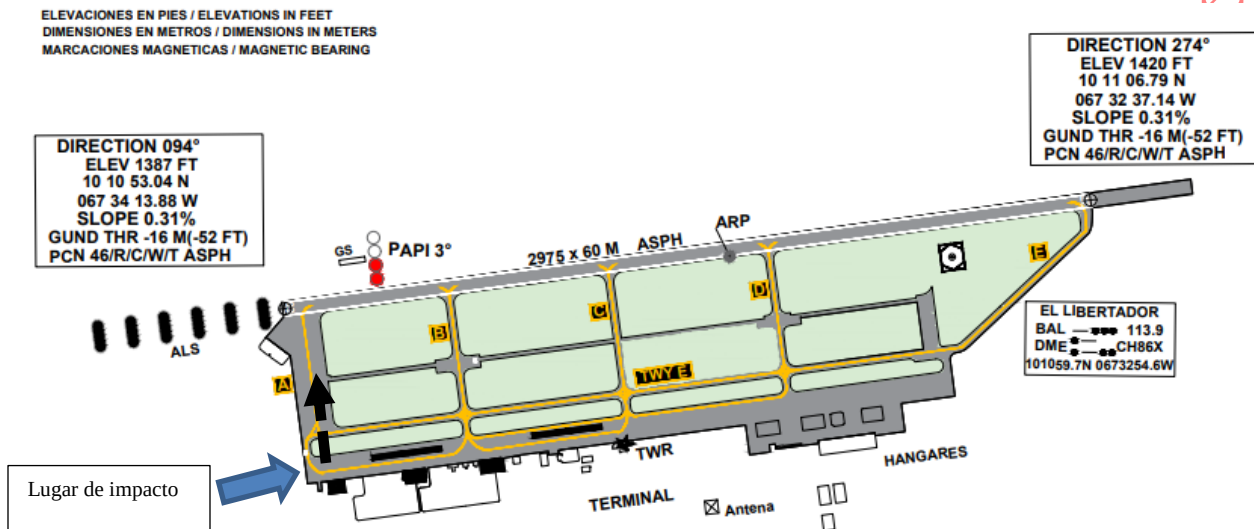


Imagen 6. Plano de aeródromo SVBL
Fuente: AIP. **Año:** 2026

7. Se efectuó registro fotográfico del sitio del suceso





Imagen 7. Vista del impacto en el plano izquierdo YV3499
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026



Imagen 8. Vista del impacto en el plano izquierdo YV3499
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026





Imagen 9. Vista del impacto en el plano izquierdo YV3499
Fuente: Investigadora Encargada. Año: 2026



Imagen 10. Vista del impacto en el plano izquierdo YV3499
Fuente: Investigadora Encargada. Año: 2026

8. Se realizó la inspección visual de los daños con la OMAC responsable, identificándose los siguientes daños significativos en la estructura principal:

- a) **Extremo del Ala Izquierda (Winglet/Tip):** Los daños sufridos se ubican desde la estación STA XRS 531.700 del lado izquierdo. y desprendimiento (fractura) de la estructura del borde de ataque (Slat 5) y la punta del ala izquierda.
- b) **Daño Estructural:** La colisión ha provocado el cizallamiento y la deformación severa de las vigas, costillas y el revestimiento metálico en el extremo del plano. La estructura interna (componentes de aleación) está expuesta y visiblemente fracturada en varios puntos.



Imagen 11. Daño estructural el plano izquierdo YV3499

Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026

- c) **Sistemas Aledaños:** Se aprecia el corte y la exposición de cableado eléctrico y/o líneas de sistemas (luces de navegación, estroboscópicas y sensores de navegación) que recorrían por el borde de ataque del ala. Estos componentes deberán ser reemplazados en su totalidad.



Imagen 12. Corte y exposición de cableado eléctrico plano izquierdo YV3499

Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026

- d) **Peligro de Daño Secundario:** Existe el riesgo de que la integridad de los tanques de combustible en la zona del borde de ataque se haya visto comprometida.



Imagen 13. Daños plano izquierdo YV3499

Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026

9. Posterior a la inspección técnica y en base a lo establecido en el Structural Repair Manual (SRM) y las normativas existentes, se determinó:

- a) El daño excede los límites permisibles para reparaciones estándar mediante parches o empalmes de reparación local.
- b) La deformación y pérdida de continuidad estructural en las vigas principales (spars) en esta sección requiere el reemplazo de ensamblajes completos.
- c) Se pudo observar deformación en los ensamblajes de las secciones del ala.
- d) Se observó fuga de combustible leve en el encastre del ala con el fuselaje dando a entender un posible daño interno.
- e) Los componentes afectados incluyen revestimiento (skin), costillas (ribs), en la sección descrita, así como el carenado de la punta del ala y ensamblajes de borde de ataque externos.

La OMAC responsable solicitó el 28 de agosto del año en curso al fabricante de la aeronave su asistencia técnica para el desarrollo de un plan de reparación mayor.

El 12 de septiembre, el fabricante remitió la siguiente respuesta:

“Boeing ha revisado las fotografías de los daños e informa que el avión ha sufrido daños significativos. No existen datos técnicos publicados para reparar dichos daños. Sería necesario desarrollar inspecciones y reparaciones específicas para los daños... Falta el mamparo XW 560.861.”

La evaluación fotográfica preliminar de Boeing confirma que la aeronave ha sufrido daños estructurales críticos. La gravedad del incidente es tal que excede los manuales de reparación estándar (SRM). Restaurar la aeronave a su condición de aeronavegabilidad requerirá un proyecto de ingeniería personalizado por parte del fabricante, tiempos de inactividad prolongados y una inversión de capital significativa. Por los motivos antes expuestos el avión estará fuera de servicio por un tiempo extenso.



10. Se entregó Cesión de custodia con retención de producto (CVR) N° 028/2026.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil emite las siguientes Medidas Preventivas:

Al Explotador:

- Se recomienda realizar a la tripulación al mando; Capitán y primer oficial, el recurrente sobre la Gestión en cabina (CRM).

A la Autoridad Aeronáutica:

- Se solicitó a la Autoridad Aeronáutica realizar evaluación Psico-física a la tripulación al mando; Capitán y primer Oficial.

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendiente la elaboración del informe final.

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° 024/2026., 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 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 JIAAC siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 17 de septiembre de 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



“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

