

EXPEDIENTE 031/2026

INFORME PRELIMINAR

**ACCIDENTE
RE / F-POST**

MATRÍCULA: YV2199

FABRICANTE DE LA AERONAVE: PARTENAVIA
CONSTRUZIONI AERON S.P.A

MODELO: AP68 SPARTACUS

SERIAL: 8005

EXPLOTADOR: INVERSIONES COIMPRO, C.A

LUGAR: AEROPUERTO GRAL. TOMAS HERES,
CIUDAD BOLÍVAR, EDO. BOLÍVAR. (SVCB)

FECHA: 06-09-2026

HORA: 16:51 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 031/2026

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° **031/2026**. 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 06 de septiembre de 2026, la aeronave matrícula: **YV2199**, fabricada por: **Partenavia Construzioni**, Modelo: **AP68** Serial: **8005** propiedad de: **Inversiones Coimpro, C.A**, con un plan de vuelo desde Aeropuerto de Canaima, ubicado en el Estado Bolívar, (SVCN) con destino al Aeropuerto "General Tomás Heres", ubicado en Ciudad Bolívar, Estado Bolívar (SVCB) con 2 tripulantes y cinco (5) pasajeros a bordo, y una autonomía de 02 horas 30 minutos.

A las 16:06 UTC realizó el despegue efectivo desde el Aeródromo de Canaima (SVCN), la aeronave realizó la fase de ruta sin novedades; aproximadamente a las 16:49 UTC el YV2199 fue autorizado para el aterrizaje por la Pista 07 del aeropuerto de Ciudad Bolívar. Posterior a la toma de contacto, la tripulación inició el procedimiento de frenado con la aplicación de los reversibles. Durante la maniobra, se presentó una asimetría en la activación del sistema de reversible, la tripulación procede a cortar los reversibles y a aplicar potencia de nuevo a los motores, durante esta maniobra la aeronave se eleva (despega los trenes del piso, "**Rebota**"), toca nuevamente, posterior al 2do toque la aeronave se desvía a la derecha, la tripulación intenta corregir la trayectoria para evitar una excursión. No obstante, las maniobras de corrección resultaron insuficientes para restablecer el



control direccional, provocando la salida de pista por el margen derecho, en un tramo posterior a la intersección con la pista cerrada 12/30 (H1).

Durante la carrera por el terreno no preparado y la franja de seguridad adyacente, se produjo el colapso del tren de aterrizaje principal izquierdo el cual quedó a unos 30 metros de la aeronave, así como la parada abrupta del motor izquierdo. La aeronave se detuvo en el paño de grama del lado derecho. Al tomar contacto con la maleza del terreno, se inició un incendio post-impacto. La tripulación ejecutó las listas de chequeo de emergencia del fabricante para el aseguramiento y apagado de la aeronave, procediendo con el corte de alimentación eléctrica y desconexión de batería. Resultando la tripulación ilesa, 4 pasajeros con quemaduras producto del fuego post impacto y la aeronave con daños estructurales.

La aeronave fabricada por Partenavia Costruzioni Aeron, modelo: AP68 "Spartacus" categoría: Aviación General – Uso Corporativo / Transporte Ligero / Utilitario, Certificado Tipo: N° A31EU, emitido por la FAA (Federal Aviation Regulations).

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.



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

N° de Control: **016294**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV2199	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) PARTENAVIA COSTRUZIONI AERON. S.p.A. / AP68 SPARTACUS / NORMAL	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 8005
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) **21/OCT/2023**

Firma:
(Signature) **EDMUNDO ALONSO 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 preventivo y alteraciones de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondientes, emitidas por la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela.
(The 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 N° de Control:
(Certificate that cancels original one with Control N°)

☐ Certificado en original
(Certificate in original)

☒ Renovación de Certificado
(Renewal of Certificate)

De fecha:
(Date):

Imagen 1. Certificado de Aeronavegabilidad YV2199.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 2. Imagen referencial de la pista SVCB con referencia al lugar de impacto del YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Imagen 3. Fotografías 360° YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La **OMAC N° 104 AEROCENTRO SERVICIOS** ubicada en el Aeropuerto Oscar Machado Zuloaga, Charallave, Estado Miranda.

El piloto al mando de 72 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 11/feb/2027
- Multimotores Terrestres/ Multi Engine Land (P68T) 11/feb/2027

El Primer oficial de 58 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 11/feb/2027
- P68T copiloto/ SIC 11/feb/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 **YV2199**
 - 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°104**
- 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 realizó la inspección de la aeronave evidenciándose:
1. Al momento de la inspección la aeronave se encontraba fuera de la pista, con el plano izquierdo apoyado en el suelo y el tren principal izquierdo ausente motivado al desprendimiento por impacto al salir de pista y entrar en terreno irregular (paño de grama).



Imagen 4. Aeronave YV2199 en el paño de grama.

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





Imagen 5. Tren Principal Izquierdo YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

2. Flaps parcialmente extendidos manteniendo simetría en deflexión y posición asegurada.



Imagen 6. Flaps YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

3. Se verificó visualmente integridad del tren de nariz (sin tornillos o líneas flojas, rotas o sueltas) ni indicio de fuga y giro normal de la dirección de rueda de nariz.
4. Se verificó integridad de la horquilla de la rueda de nariz (sin deformación o daño).



Imagen 7. Tren de nariz YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

5. Se observó respuesta normal del steering y rudder al movimiento de los pedales.
6. La batería se encontraba desconectada por medidas preventivas post incidente.



Imagen 8. Batería YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

7. Ambos cauchos de los trenes principales se encontraban inflados, sin cortes o chaflanes en sus bandas de rodamiento o bandas laterales, lo cual descarta posibilidad de frenos trancados.
8. Ambos alerones conectados, correcta respuesta al movimiento desde cabina y sin daños externos ni ruidos anormal.
9. Ambos elevadores conectados, respondiendo satisfactoriamente a los controles desde cabina sin ruido anormal.



Imagen 9. Parte posterior YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

10. Timón de dirección (Rudder) conectado, con respuesta normal al movimiento de los pedales desde cabina.
11. Aletas compensadoras de rudder y elevador sin observar daños mecánicos o discrepancia en su operación.



Imagen 10. Vista posterior YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

12. Libertad de movimiento en ambas palancas de potencia en todo su recorrido (MAX PWR, FLY IDLE, GROUND IDLE, REVERSE) y RPM (MAX / MIN)
13. Se verificó correcta operación del varillaje en ambos motores al actuar las palancas de potencia y RPM respectivamente desde cabina de pilotos.



Imagen 11. Palancas de potencia YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

14. **Motor Derecho.** Se descarta posibilidad bloqueo, desconexión o falla en el varillaje de control de potencia reversa (reversibles).
15. Motor, hélice, conjunto de tren principal y calipers de freno derecho sin observarse daños (no se evidencio tornillos, líneas, válvulas u otro componente fuera de posición o con fuga de fluido). Se apreció libre giro de la hélice derecha y rueda del compresor sin ruido anormal.



Imagen 12. Motor RH YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Imagen 13. Motor RH YV2199

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

16. Ambos parabrisas, ventanas laterales derecha, ventanas de piloto y copiloto sin daños externos atribuibles al incidente.

17. DAÑOS ESTRUCTURALES

Copia extraída del manual de mantenimiento de la aeronave, sección 1. (Estaciones establecidas considerando elementos estructurales como cuadernas, costillas, vigas y largueros)

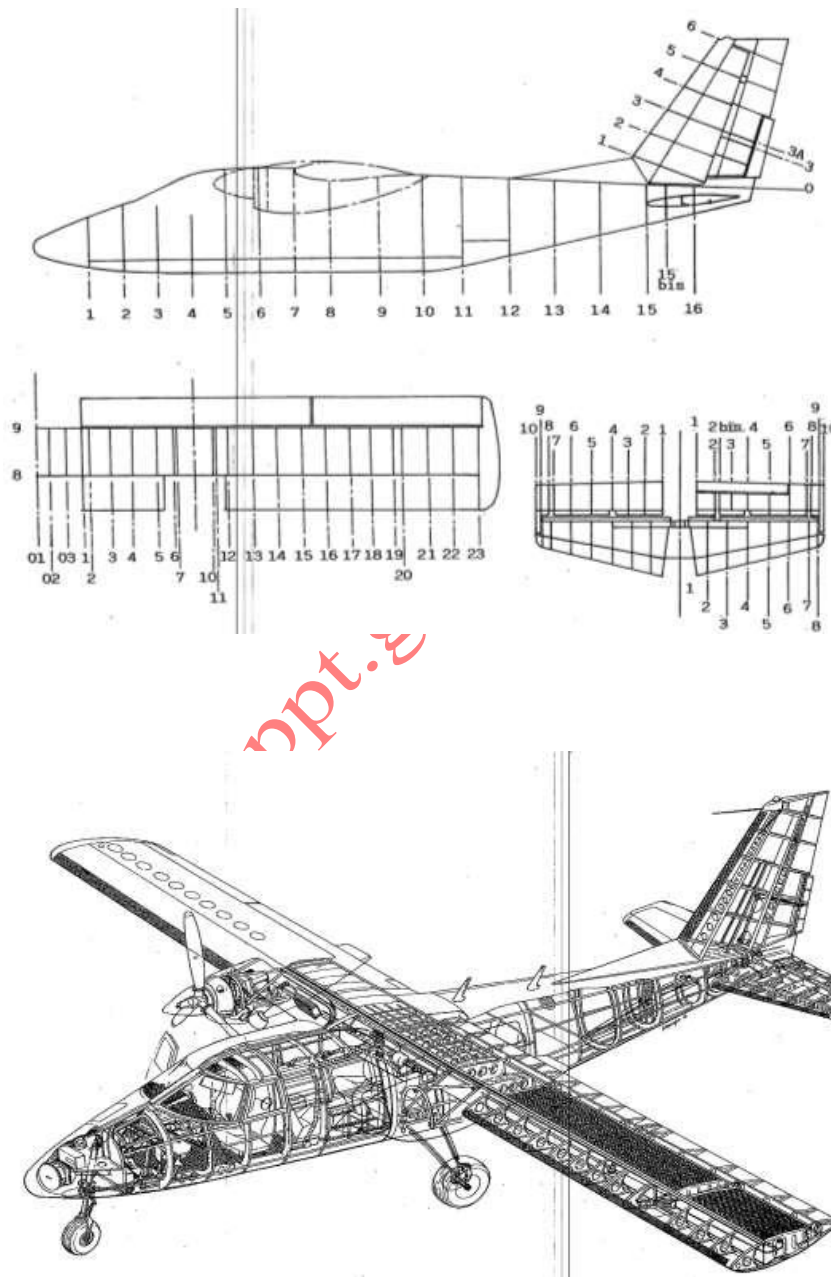


Imagen 14. Estaciones YV2199
Fuente: Manual del fabricante. **Año:** 2026



18. Desprendimiento del conjunto de tren principal izquierdo desde sus soportes de fijación al fuselaje. Se aprecia cizallamiento de la fila de remaches que sujeta la viga al channel.

Nota: el tren de aterrizaje se encontraba a una distancia aproximada de 30 metros de la aeronave y unos 50 metros del borde de la pista.



Imagen 15. Tren principal izquierdo YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

19. Deformación del (piso/riel) entre las cuadernas 7 y 8 adjunto a viga de soporte del tren principal izquierdo. Elementos estructurales (cuadernas, largueros) comprometidos por impacto/desgarre del tren izquierdo.

Imagen 16. Piso entre las cuadernas 7 y 8 YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



20. Beam (viga) lado izquierdo del fuselaje entre las cuadernas 7 y 8 fracturado por impacto y desgarre del tren.



Imagen 17. Viga lado izquierdo YV2199
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

21. Piel del fuselaje lado izquierdo desde la cuaderna 6 hasta la 16 y el plexiglás de las ventanas con daños por efecto del calor producto del fuego de la vegetación seca en los alrededores de la aeronave.



Imagen 18. Lado izquierdo YV2199
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026



Imagen 19. Lado izquierdo YV2199
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

MOTOR IZQUIERDO

22. Palas de hélices izquierda deformadas al impactar el terreno en dirección de giro del motor y desplazamiento de la aeronave, lo cual deja claro que el motor estuvo operando al impactar.
23. Conjunto de hélice izquierda presenta desviación con relación a su eje de giro, producto de fractura en housing (estructura) de caja reductora por el impacto de la hélice con el suelo.



Imagen 20. Daños Motor izquierdo YV2199

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

24. Compresor del motor izquierdo presenta resistencia a giro (trancado) a consecuencia del impacto e ingesta de vegetación.



Imagen 21. Daños Motor izquierdo YV2199

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

25. Puerta izquierda de cabina de pasajeros y asiento adjunto presenta tapicería deteriorada por el fuego externo al abrir la puerta durante y post evacuación de los pasajeros.





Imagen 22. Daños lado izquierdo YV2199
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

26. Las puertas de acceso a cabina del lado derecho se encuentran en condiciones normales (sin daño por fuego)
27. Ambas puertas de ingreso a la aeronave derechas e izquierda presenta libertad de operación al abrir y cerrar.
28. cobertores (capotas) de motor y borde de ataque entre encastre y la costilla 15 del plano izquierdo presenta daño por fuego.



Imagen 23. Daños YV2199
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

29. Piel del extradós e intradós del Flap izquierdo presenta deformación por fuego y posible daño de elementos estructurales (costillas y largueros).



Imagen 24. Daños Flap izquierdo YV2199
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

30. Intradós del plano izquierdo entre la costilla 12 y 15 presenta pequeñas ondulaciones por el calor.

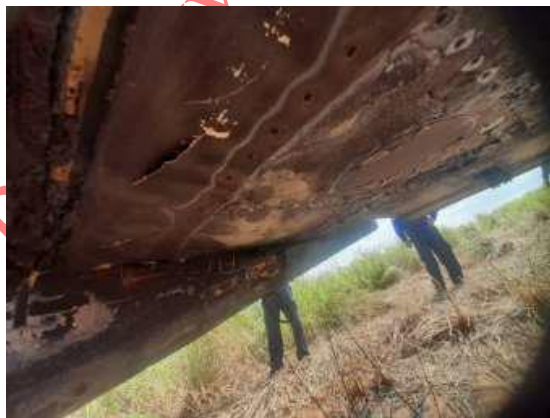


Imagen 25. Daños YV2199
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

31. Tip del plano derecho presenta daño por roce con el terreno, exponiendo zona húmeda del ala, reflejando fuga de combustible al nivelar lateralmente.



Imagen 26. Tip Tank lado derecho YV2199

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

32. Tip de fibra del plano izquierdo presente fractura y rayones por roce con el suelo.

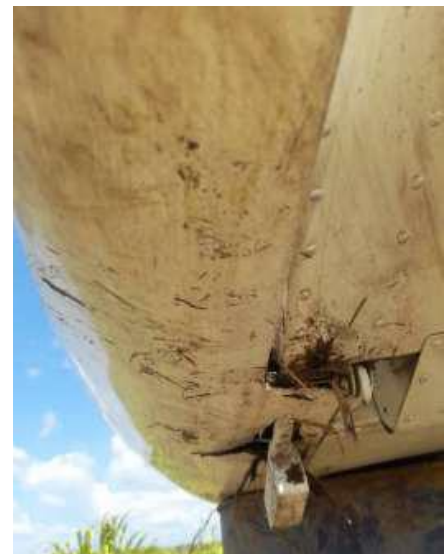


Imagen 27. Daños YV2199

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

33. Pieles en intradós de los elevadores y estabilizadores horizontal entre las costillas 1 a la 4 y posiblemente elementos estructurales internos comprometidos por la afectación del fuego.



Imagen 28. Daños YV2199

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

34. Piel del fuselaje lado derecho entre las cuadernas 13 y 16 presenta deformación por fuego de la vegetación.



Imagen 29. Daños YV2199

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

35. Tubo pitot parcialmente desprendido de su base por impacto



Imagen 30. Daños YV2199

Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2026

Hallazgos:

1. Con base en la inspección física de la aeronave y la evidencia fotográfica recabada, la evaluación técnica de la cabina de mando, los sistemas de control de vuelo, el varillaje y reglaje del sistema de control de motores, así como el análisis estructural de los trenes de aterrizaje principal y de nariz, **no reveló evidencia de falla**, mal funcionamiento o avería mecánica previa al impacto que pueda atribuirse como causa del suceso.
2. Las evidencias recabadas durante la inspección nos permiten determinar que el colapso y posterior desprendimiento del tren de aterrizaje izquierdo durante el impacto provocó la caída del plano izquierdo. Al encontrarse el motor aún en funcionamiento, la menor distancia al suelo permitió que la temperatura y flujo de los gases de escape incidieran de forma directa sobre la vegetación seca, iniciando el fuego que posteriormente afectó diversas zonas del fuselaje.

9. Se emitió Cesión de custodia Total N° **039/2026**.

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

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° 031/2026., 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, 01 de octubre 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

