

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE SFC-PP

MATRÍCULA: YV3438

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BRITISH
AEROSPACE P.L.C.

MODELO: JETSTREAM SERIE 3100

SERIAL: 822

EXPLOTADOR: SERVICIOS AEREOS SUCRE, C.A.

LUGAR: EN RUTA SVRS-SVMI.

FECHA: 20/09/2026

HORA: 19:10 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 034/2026

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales 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°034/2026**. 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 septiembre de 2026, la aeronave matricula **YV3438**, fabricada por: **BRITISH AEROSPACE P.L.C.**, modelo: **JETSTREAM SERIE 3100**, presentó un plan de vuelo desde el Aeropuerto El Gran Roque (SVRS), ubicado en el territorio insular Francisco de Miranda, con destino al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (SVMI), ubicado en el Estado la Guaira, con catorce (14) personas a bordo tripulación (piloto y copiloto), con 2 horas de autonomía.

Luego de realizar todos los chequeos previos al vuelo se recibió la autorización de la Torre de Control para despegar por la pista 07 a las 18:57 UTC, bajo las reglas de vuelo visual (VFR), la tripulación realiza el After Takeoff Checklist y continúa su ascenso inicial con normalidad, la Torre de Control le da instrucciones para que notifiquen 10NM fuera de la estación para la transferencia de control con el Centro de Control de Área de Maiquetía, el vuelo transcurrió sin novedades a lo largo de la ruta planificada, luego de iniciar el descenso, aproximadamente a 7 mil pies, se observó fluctuaciones anormales en los parámetros de torque (**RPM**), temperatura (**EGT**) y flujo de combustible (**FUEL FLOW**), en el motor izquierdo, ante esta situación, la tripulación de mando ejecuta los Memory Items de **ERRATIC ENGINE INDICATIONS** procediendo a reducir la potencia, al constatar el mismo comportamiento inestable tanto con las computadoras de motor operativas como



Desenganchadas, la tripulación al mando intenta incrementar la potencia por encima del 45% de Torque, el parámetro se redujo súbitamente al 20%, el motor izquierdo en mínimo de potencia (20-25%) se logra estabilizar y de inmediato la tripulación al mando notifica de la situación al control de aproximación y declara la emergencia, MAYDAY, el Control de Aproximación los autoriza para una aproximación directa ya en contacto con la Torre de Control y en la aproximación final es autorizado para aterrizar por la pista 10R, resultando la tripulación y pasajeros ilesos y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores turbohélices Garrett TPE331, fabricado por Garrett, Estados Unidos. Categoría: **Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte**, 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 6.954 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: **016328**

1. Nacionalidad y matrícula:
(Nationality and registration marks)
YV3438

2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave:
(Manufacturer, model and aircraft category)
**BRITISH AEROSPACE P.L.C /
JETSTREAM SERIES 3100 I COMMUTER**

3. Número de serie de la aeronave:
(Aircraft serial number)
822

4. Categoría operacional permitida:
(allowed operational 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, 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 was 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/NOV/2025

Firma:
(Signature)
EDWIN 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).

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 YV3438.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC N° 715 SERVICIOS AEREOS SUCRE C.A** Ubicada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” Rampa este de Carga Hangar 6. Maiquetía, Estado la Guaira.

El piloto al mando con 63 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 22/Jun/2027
- JS31 / JS32 Capitan / PIC 22/Jun/2027

Para el momento del suceso el Capitán Poseía certificación médica y licencia, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes.

El copiloto al mando con 26 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 21/Oct/2026.
- JS31 / JS32 Copiloto / SIC 21/Oct/2026.

Para el momento del suceso el Copiloto 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 715.

- 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 del motor izquierdo.

6. Se realizó el registro fotográfico.





Imagen 2. Inspección de la aeronave YV3438.

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

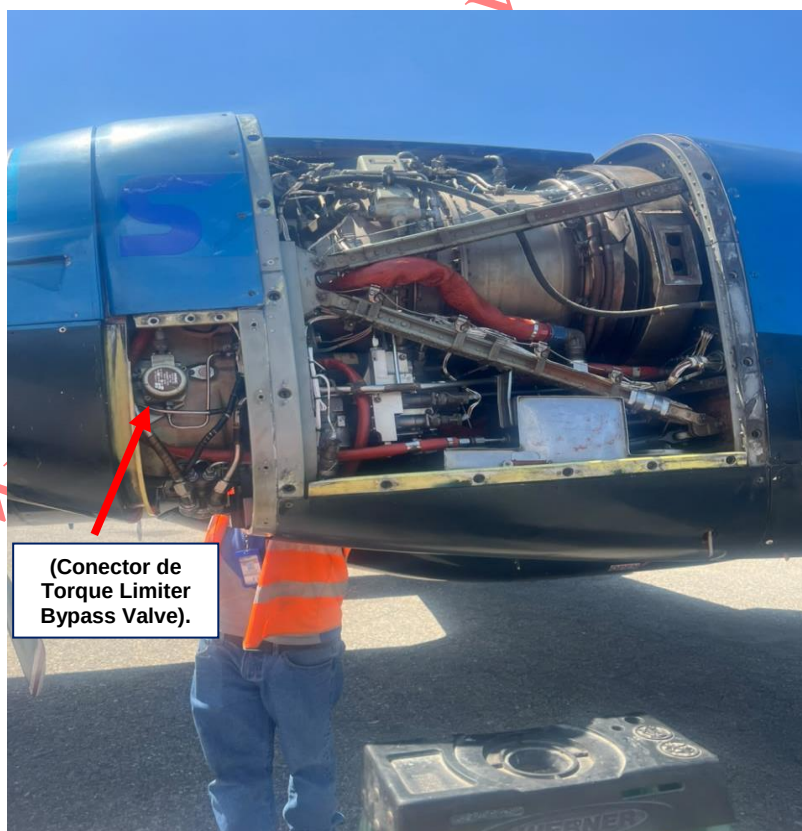


Imagen 3. Inspección del motor izquierdo YV3438.

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



En la imagen N° 3 podemos observar el inicio de la inspección del motor que presentó la falla y ubicación del **(Conector de Torque Limiter Bypass Valve)**.



➤ **Imagen 4.** Cable dañado del conector de Torque Limiter Bypass Valve **YV3438**.

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

En la **imagen 4** podemos observar que durante la inspección se pudo constatar daños en el conector de Torque Limiter Bypass Valve.





Imagen 5. Sección del cable dañado y removido YV3438.

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



Imagen 6. Cableado del conector de torque Limiter bypass Valve reparado YV3438.

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





Imagen 7. Parámetros del motor izquierdo durante la corrida, dentro de los límites operacionales y sin fluctuación **YV3438.**

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

Honeywell

MAINTENANCE MANUAL
TPE331-11 (REPORT NO. 72-00-25)

TORQUE/TEMPERATURE LIMITING – DESCRIPTION AND OPERATION

1. Torque/Temperature Limiting

Torque/Temperature Limiting is an automatic limiting system which has the ability to limit a portion of the fuel flow to the engine when prescribed temperature limits have been reached.

The following components are used in temperature limiting system:

- TT2 Sensor
- Exhaust Gas Temperature (EGT) System
- Single Redline (SRL) Controller
- Temperature Limiter Controller
- Torque Limiter Bypass Valve
- Delta P/P Transducer

The Single Redline (SRL) controller is adjusted to provide an output signal to the temperature limiter controller, when the SRL, EGT is above a prescribed EGT level. When the temperature limiter controller receives this signal, it transmits a voltage to the torque limiter bypass valve, which opens the valve causing a reduction in fuel flow to the engine of approximately 60 pounds per hour. This reduction in fuel flow will reduce the temperature to its prescribed limit. This will return the SRL controller to its original state and close the torque limiter bypass valve.

Activar Winc
Ve a Confianza

Imagen 8. Descripción y operación de la válvula de torque bypass Valve **YV3438.**

Fuente: Manual Honeywell. **Año:** 2026.



Hallazgos:

- Durante la fase de descenso, la tripulación de vuelo reporta fluctuaciones anormales en los parámetros de Torque, RPM, Temperatura y Flujo de Combustible (Fuel Flow) correspondientes al motor izquierdo. Ante esta situación la tripulación al mando procedió a reducir la potencia, observando el mismo comportamiento inestable tanto con las computadoras de motor operativas como desenganchadas. Al intentar incrementar la potencia por encima del 45% de Torque, el parámetro se redujo súbitamente al 20%, por lo que la tripulación al mando declara la emergencia y aterriza con la falla antes mencionada.
- Durante la inspección de mantenimiento en tierra, se detectaron daños y anomalías en el cableado eléctrico perteneciente a la Válvula de Derivación del Limitador de Torque (Torque Limiter Bypass).
- Tras la evaluación técnica, se determinó que la falla se originó por la pérdida del amarre plástico (**Tie Wrap**) que aseguraba el mazo de cables dirigido al conector de la Torque Bypass Valve.
- La falta de esta fijación permitió que, durante la operación, el cableado quedara holgado y rozara continuamente contra la estructura del motor debido a la vibración.
- La fricción excesiva degradó el aislamiento térmico y eléctrico de los cables, provocando un cortocircuito.



Causa Probable:

Tras la evaluación técnica, se determinó que la falla se originó por la pérdida del amarre plástico (Tie Wrap) que aseguraba el mazo de cables dirigido al conector de la Torque Bypass Valve. La falta de esta fijación permitió que, durante la operación, el cableado quedara holgado y rozara continuamente contra la estructura del motor debido a la vibración. Esta fricción excesiva degradó el aislamiento térmico y eléctrico de los cables, provocando un cortocircuito. El cortocircuito generó señales eléctricas erráticas que afectaron directamente el rendimiento del motor, activando la válvula de manera indeseada. Por diseño del sistema, cuando el controlador limitador de temperatura recibe una señal de sobre temperatura, transmite un voltaje a la válvula de derivación del limitador de torque, forzando su apertura. Esta acción causa una reducción mecánica en el flujo de combustible al Motor de aproximadamente 60 libras por hora (PPH) para disminuir la temperatura a límites seguros, y una vez estabilizado, el controlador (SRL) regresa a su estado original cerrando la válvula. Al estar el cableado en corto, este ciclo de reducción de combustible (y consecuente caída de torque) ocasionó las fluctuaciones reportadas en vuelo.

Acciones Correctivas:

- Se efectuó la reparación y empalme estandarizado del cableado dañado correspondiente al conector de la Torque Bypass Valve. Asimismo, se realizó el ruteo correcto, ajuste con amarres de alta temperatura y la instalación de fundas protectoras (chaquetas) para evitar cualquier roce futuro con las superficies metálicas del motor.
- **Pruebas Operacionales (Corrida de Motor):** Durante el procedimiento de corrida, se chequeó la Torque Bypass Valve (Part Number: 897457-5, Serial Number: 88-08265-1993), encontrándose completamente operativa, al componente según el control de vida límite del motor le quedan **5515** horas de vuelo (**Flight Hours**) remanentes. Con esto se determinó de forma concluyente que el problema se limitó exclusivamente al cableado.

8.- Se entregó la cesión de custodia total de la aeronave N° 038/2026.



Medidas Preventivas:

A Servicios Aéreos Sucre, C.A./SASCA:

- Como medida de seguridad operacional, se recomienda emitir órdenes de trabajo de mantenimiento para efectuar una inspección detallada del cableado de la Torque Bypass Valve en toda la flota de la compañía.
- Esta verificación garantizará que los arneses eléctricos de este componente se encuentren correctamente ajustados, ruteados y protegidos contra desgaste por fricción esto con el fin de mitigar este tipo de eventos.

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° **034/2026.**, 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, 08 de octubre 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 hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

