

**GULFSTREAM G-200, N318JF**

**Aeropuerto Intl. La Romana (MDLR)**

**7 de junio de 2026**

# Informe Preliminar CIAA 126-2026

---

**N318JF**

**Israel Aircraft Industries / Gulfstream 200**

**Aeropuerto Intl. La Romana**

**7 de junio de 2026**



Hangar No.49 Aeropuerto Internacional  
Dr. Joaquín Balaguer "Higüero"  
Santo Domingo Norte, 11301, República Dominicana  
Tel 809-689-4167 Ext.267  
✕ [CIAArd](#)  
© [ciaa.rd](#)  
✉ [ciaard@ciaa.gob.do](mailto:ciaard@ciaa.gob.do)  
[www.ciaa.gob.do](http://www.ciaa.gob.do)

## **ADVERTENCIA**

El presente informe es un **documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA) de la República Dominicana** en relación con las circunstancias conocidas del evento objeto de esta investigación.

De conformidad con lo señalado en el Art. 5.4.1 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional; y según lo dispuesto en el Art. 269 de la ley 491-06 de aviación civil de la República Dominicana y sus modificaciones por la Ley 67-13 del 25 de abril del 2013. Esta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes graves de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente y de acuerdo con las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos por la que deben regirse las pruebas en un proceso judicial.

Por consecuencia el uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto a la prevención de futuros accidentes e incidentes graves puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

## INDICE

INTRODUCCIÓN .....	1
Propósito del Informe Preliminar.....	1
Notificación y Organización de la Investigación.....	1
1    Reseña del Vuelo.....	2
2    Cronología del Vuelo .....	3
3    Lesiones a personas.....	3
4    Daños sufridos por la aeronave.....	3
5    Otros daños .....	3
6    Información sobre el personal.....	4
7    Información sobre la aeronave.....	5
8    Ayudas a la navegación, comunicaciones y servicios ATS .....	5
9    Información del aeródromo.....	6
10   Registradores de vuelo y fuentes electrónicas .....	6
11   Información sobre restos, impacto e incendio .....	6
12   Información médica, supervivencia y respuesta a emergencia .....	6
13   Ensayos, investigaciones adicionales y registros por obtener .....	7
14   Evidencia gráfica inicial .....	8
15   Hechos establecidos preliminarmente.....	8
16   Aspectos críticos por verificar .....	9
17   Acciones de seguridad operacional.....	9
18   Próximas actividades de investigación .....	9
19   Documentales del expediente inicial .....	10
Apéndice 1. Referencias .....	12
Apéndice 2. Glosario Técnico: Informe Preliminar CIAA 126-2026.....	13

## **INTRODUCCIÓN**

### **Propósito del Informe Preliminar**

De conformidad con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la legislación aeronáutica nacional, el único objetivo de la investigación de un accidente o incidente es la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa ni la responsabilidad legal, civil o penal. Este documento contiene información preliminar, sujeta a modificaciones a medida que avance la investigación y se recopilen nuevos datos.

### **Notificación y Organización de la Investigación**

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA) fue notificada del suceso relacionado con la aeronave N318JF, ocurrido en el Aeropuerto Internacional La Romana (MDLR), instituyendo la investigación técnica bajo el número de caso CIAA 126-2026, de conformidad con la Ley No. 491-06, la normativa aeronáutica nacional aplicable, el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Doc. 9756 de la OACI.

De acuerdo con la información preliminar disponible, el suceso involucró a una aeronave civil de matrícula extranjera N318JF, tipo Gulfstream 200, operada por Aibonito Aviation LLC, la cual se encontraba realizando una operación aérea desde el Aeropuerto Internacional La Romana hacia Austin, Texas, Estados Unidos. Durante el despegue, la aeronave declaró una condición de emergencia y posteriormente efectuó un aterrizaje por la pista 29, seguido de una excursión de pista, colapso del tren de aterrizaje, daños estructurales significativos e incendio post-impacto.

En atención a que el suceso involucra una aeronave civil de matrícula extranjera N318JF, en el territorio dominicano corresponde efectuar las notificaciones y coordinaciones previstas en el Anexo 13, incluyendo al Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación, según corresponda. La participación de representantes acreditados y asesores técnicos se realizó conforme a las disposiciones del Anexo 13 y del Doc. 9756 de la OACI.

La organización de la investigación contempla la recopilación, preservación y análisis de la información factual relacionada con la aeronave, la tripulación, la operación, los servicios de tránsito aéreo, las condiciones meteorológicas, el aeródromo, los registros electrónicos disponibles, la respuesta de emergencia y los daños observados en la aeronave y en el lugar del suceso.

## 1 Reseña del Vuelo

El 07 de junio de 2026, la aeronave Israel Aircraft Industries/Gulfstream 200, matrícula N318JF, operada por Aibonito Aviation LLC, tenía previsto realizar un vuelo IFR de aviación general desde el Aeropuerto Internacional La Romana (MDLR), República Dominicana, hacia Austin, Texas, Estados Unidos (KAUS), con KHOU como aeródromo alterno declarado en el plan de vuelo.

El FPL disponible indica salida estimada desde MDLR a las 19:30 UTC, dos personas a bordo, autonomía declarada de 05:00 horas y registro N318JF. La ruta planificada incluía LRN, UL343, MALVN, BITAC, FEMID, CIGAR, VIPER, KCEEE, WEEED y llegada WLEEE7 hacia KAUS.

De acuerdo con la notificación del caso y los reportes ATS, la aeronave inició la carrera de despegue desde la pista 11 de MDLR aproximadamente a las 19:30 UTC.

A las 19:33 UTC aproximadamente, la tripulación solicitó mantener 8 000 pies y un rumbo 300 “para resolver algo rápido”. A las 19:36 UTC informó su intención de regresar a La Romana. A las 19:37 UTC solicitó directo a EMUPO con 3 000 pies e informó que había apagado/perdido el motor derecho. El controlador solicitó confirmación sobre si la aeronave se declaraba en emergencia, a lo que la tripulación confirmó.

A las 19:38 UTC, APP Las Américas autorizó descenso a 3 000 pies y aproximación RNAV a la pista 11. La tripulación confirmó que la razón de la emergencia era la pérdida del motor derecho. A las 19:42 UTC, a solicitud de APP, la tripulación informó dos personas a bordo, cinco horas de combustible y ausencia de mercancías peligrosas.

Los reportes ATS indican que la aeronave fue autorizada a aterrizar por la pista 11 alrededor de las 19:45 UTC. Segundos después, la tripulación notificó ida al aire sin que, en la información inicial disponible conste una explicación detallada de la razón. La aeronave fue transferida nuevamente a APP Las Américas aproximadamente a las 19:48 UTC.

A las 19:49 UTC, la tripulación informó que deseaba quemar combustible y regresar, indicando que la aeronave se encontraba pesada. Posteriormente, se mantuvo en maniobras de posicionamiento, con comunicaciones sobre intención de proceder a Punta Cana que no fueron confirmadas y, a las 19:58 UTC, indicó nuevamente su intención de regresar a La Romana.

A las 20:01 UTC, la tripulación solicitó al controlador “dame un momento” para controlar la aeronave. A las 20:06 UTC reportó que no podía controlar bien el avión y que estaban “sobreviviendo”. A las 20:09 UTC informó que intentaría aterrizar en la pista 29 y solicitó liberar la pista. A las 20:10 UTC aproximadamente fue autorizada aproximación visual a la pista 29 y contacto con Torre La Romana.

De acuerdo con la información preliminar disponible, la aeronave tocó pista aproximadamente a las 20:11 UTC. Durante la carrera de aterrizaje presentó una desviación brusca hacia el lado izquierdo, salió de la pista e ingresó al terreno blando/área de grama adyacente, recorriendo aproximadamente 700 metros hasta las proximidades de la calle de rodaje A2. Posteriormente, luego de pasar dicha área, se produjo el colapso del tren de aterrizaje principal y la aeronave continuó derrapando. Durante la secuencia de desplazamiento fuera de pista se produjo la separación del motor No. 1/lado izquierdo y la ruptura de tanques de combustible ubicados en las alas, generándose un incendio post-impacto en el área próxima a la calle de rodaje A1. Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó destruida.

## 2 Cronología del Vuelo

Hora UTC	Fuente inicial	Evento registrado / comunicado
19:30 aprox.	Notificación / FPL	Despegue desde pista 11 de MDLR con destino KAUS.
19:31	Transcripción APP	Radar contact; autorizaciones de ascenso inicial.
19:33	Transcripción APP	La tripulación solicita 8 000 pies y rumbo 300 para resolver una situación.
19:36	Transcripción APP	La tripulación informa intención de regresar a La Romana.
19:37	Transcripción APP	Solicitud directo EMUPO con 3 000 pies; reporte de motor derecho apagado/perdido; emergencia declarada.
19:38	Transcripción APP	Autorización de descenso a 3 000 pies y RNAV pista 11; razón de emergencia: pérdida de motor derecho.
19:42	Transcripción APP	Se reportan 2 personas a bordo, 5 horas de combustible y sin mercancías peligrosas.
19:45–19:48	Reporte TWR / APP	Autorización pista 11; ida al aire; transferencia a APP.
19:49	Transcripción APP	Tripulación manifiesta intención de quemar combustible por encontrarse pesada.
19:52–19:58	Transcripción APP	Comunicación sobre posible proceder a MDPC no confirmada; intención final: regresar a La Romana.
20:01	Transcripción APP	Tripulación: “Controlar el avión...”; solicita tiempo.
20:06	Transcripción APP	Tripulación reporta dificultades para controlar la aeronave.
20:09–20:10	Transcripción APP / TWR	Solicitud y autorización para intentar aterrizaje por pista 29.
20:11 aprox.	Reporte TWR / Notificación	Toma de contacto, excursión de pista, colapso estructural e incendio post-impacto.

## 3 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Acompañante	Total en la aeronave	Otros
Mortales	02	0	02	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Hesos	0	0	0	0
Total	02	0	02	0

## 4 Daños sufridos por la aeronave

La aeronave resultó destruida. La información inicial describe colapso del tren de aterrizaje principal, separación del motor No. 1 (lado izquierdo) durante el deslizamiento posterior a la excursión de pista, ruptura de tanques de combustible en las alas, liberación de combustible e incendio post-impacto de grandes proporciones.

## 5 Otros daños

Se encuentra pendiente la cuantificación de daños a infraestructura aeroportuaria, superficie de pista, franja, calles de rodaje, ayudas visuales, balizamiento, cercas, equipos ARFF o medio

ambiente. Los reportes ATS indican cierre de pista y afectación operacional con aeronaves en tierra y en vuelo redirigidas o retenidas.

## 6 Información sobre el personal

La verificación de licencias, habilitaciones, entrenamiento recurrente, experiencia reciente, tiempos de vuelo, certificados médicos, limitaciones y registros de descanso se encuentra en curso.

### 6.1 Información del capitán

<b>Función a bordo:</b>	Piloto al mando — PIC
<b>Licencia:</b>	FAA Airman Certificate
<b>Habilitaciones:</b>	ATP; avión multimotor terrestre; G200, G-IV, B727, B737, C500, G100 e IA-JET; piloto privado ASEL/AMEL e instrumentos; instructor terrestre avanzado e instrumentos.
<b>Fecha de nacimiento:</b>	agosto de 1986.
<b>Nacionalidad:</b>	estadounidense
<b>Fecha de su último chequeo médico:</b>	No consta en la documentación revisada. Consta certificado médico Clase 1.
<b>Total de horas voladas:</b>	2,379.6 hrs, según reporte de experiencia disponible al 15 de diciembre de 2022; pendiente actualización a la fecha del suceso.
<b>Total de horas en el tipo:</b>	230.9 hrs en G200, según reporte de experiencia disponible al 15 de diciembre de 2022; pendiente actualización a la fecha del suceso.
<b>Total de horas en el modelo:</b>	230.9 hrs en Gulfstream G200, según reporte de experiencia disponible al 15 de diciembre de 2022; pendiente actualización a la fecha del suceso.
<b>Total de horas en los últimos 90 días:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Total de horas en los últimos 30 días:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Total de horas en las últimas 72 horas:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Total de horas en las últimas 24 horas:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Hora de inicio de actividad aérea:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Descanso previo a la hora de comienzo:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Entrenamiento relevante:</b>	Consta entrenamiento CAE “Gulfstream 200 Upgrade Recurrent”, iniciado el 09 de enero de 2023, con 19.0 horas de escuela en tierra y 18.2 horas de simulador, incluyendo verificación/proficiency check y habilitación de tipo conforme a 14 CFR 61.63/61.157, completado el 15 de enero de 2023.

## 6.2 Información del primer oficial

<b>Función a bordo:</b>	Segundo al mando / copiloto
<b>Licencia:</b>	FAA Airman Certificate
<b>Habilitaciones:</b>	Certificado FAA de piloto de transporte de línea aérea observado; habilitaciones legibles en la documentación revisada: HS-125 y SD-3. Otras habilitaciones, incluyendo la correspondiente al G200/SIC, pendientes de verificación documental.
<b>Fecha de nacimiento:</b>	julio de 1991.
<b>Nacionalidad:</b>	estadounidense.
<b>Fecha de su último chequeo médico:</b>	23 de febrero de 2026. Certificado médico FAA Clase 1, con limitación: uso de lentes correctivos para cumplir los estándares de visión requeridos.
<b>Total de horas voladas:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Total de horas en el tipo:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Total de horas en el modelo:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Total de horas en los últimos 90 días:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Total de horas en los últimos 30 días:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Total de horas en las últimas 72 horas:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Total de horas en las últimas 24 horas:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Hora de inicio de actividad aérea:</b>	No consta en la documentación revisada.
<b>Descanso previo a la hora de comienzo:</b>	No consta en la documentación revisada.

## 7 Información sobre la aeronave

La aeronave involucrada corresponde a un Gulfstream 200, fabricado por Israel Aircraft Industries, matrícula N318JF, número de serie 093.

De acuerdo con la información disponible, el operador/propietario registrado es Aibonito Aviation LLC.

La condición de aeronavegabilidad y mantenimiento se encuentra **pendiente de verificación**, incluyendo certificados, registros de mantenimiento, discrepancias diferidas, liberación al servicio y condición de motores y sistemas.

## 8 Ayudas a la navegación, comunicaciones y servicios ATS

El vuelo operaba bajo control de APP Las Américas y Torre La Romana. La información inicial incluye transcripción de comunicaciones APP, reportes de sucesos APP/TWR y faja de progreso de vuelo.

Durante la emergencia se coordinaron servicios de emergencia y se alertó a la Torre La Romana, operaciones aeroportuarias y dependencias ATS relacionadas. Tras la excursión e

incendio, se coordinó con búsqueda y salvamento, autoridades ATM y demás dependencias correspondientes.

## **9 Información del aeródromo**

- 1 Aeródromo: Aeropuerto Internacional La Romana, MDLR.
- 2 Pistas involucradas: salida por pista 11; aproximación inicial/intento de aterrizaje en pista 11; aterrizaje final de emergencia por pista 29.
- 3 Área del accidente: pista 29 y franja de césped ubicada al lado izquierdo durante la carrera de aterrizaje; área próxima a las calles de rodaje A2 y A1, según reporte TWR.
- 4 Servicios de emergencia: bomberos/ARFF desplegados previo al aterrizaje de emergencia; respuesta con espuma observada en fotografías.
- 5 Información pendiente: dimensiones de pista, pendiente, estado de superficie, franja, RESA, señalización, balizamiento, condición de pista, NOTAM, cierre/reapertura operacional y evidencia de marcas o huellas.

## **10 Registradores de vuelo y fuentes electrónicas**

El equipo FDR/CVR fue recuperado, a la fecha de esta redacción preliminar no se ha realizado la extracción ni lectura de los datos. También se encuentra pendiente la identificación de fuentes electrónicas adicionales: unidades de motor/FADEC, registros de mantenimiento.

## **11 Información sobre restos, impacto e incendio**

La información inicial ubica la secuencia final como una excursión lateral hacia el lado izquierdo de la pista 29 durante la carrera de aterrizaje. El desplazamiento continuó sobre terreno blando/césped, con colapso del tren principal y separación del motor izquierdo durante el deslizamiento. Posteriormente se produjo incendio post-impacto con destrucción de la aeronave.

Las fotografías aportadas muestran intervención de vehículos de extinción, humo, espuma y restos principales de la aeronave próximos al borde de pista/franja. La distribución final de restos, marcas de contacto, trayectoria en tierra, orientación final, puntos de separación de componentes y origen del fuego se documentaron mediante levantamiento topográfico, fotografía técnica y preservación de evidencias.

## **12 Información médica, supervivencia y respuesta a emergencia**

Se registraron dos tripulantes fallecidos. No se reportan pasajeros ni terceros lesionados. La información médica, toxicológica y forense se encuentra pendiente de incorporación por los canales autorizados.

Los reportes ATS indican que los bomberos fueron alertados tempranamente tras la declaración de emergencia y que los organismos de emergencia estaban desplegados antes del aterrizaje por pista 29. La línea de tiempo detallada de activación, llegada, control de fuego, rescate, acceso al sitio y cierre/reapertura del aeródromo será evaluada, así como las operaciones aeroportuarias y comunicaciones.

### **13 Ensayos, investigaciones adicionales y registros por obtener**

- 1 Examen técnico de motor derecho (No. 2), accesorios, controles, combustible, aceite, indicaciones de falla y posible origen de la emergencia.
- 2 Examen técnico de motor izquierdo (No. 1), puntos de separación y evidencia de daño por impacto/deslizamiento.
- 3 Verificación de partes recolectadas del tren de aterrizaje, frenos, antiskid, reversas, spoilers, controles de vuelo.
- 4 Cálculo de peso y balance al despegue, al intento de aproximación pista 11 y al aterrizaje pista 29.
- 5 Análisis de performance monomotor, velocidades, configuración, gradiente de ascenso/descenso, aproximación, ida al aire y distancia de aterrizaje.
- 6 Revisión de mantenimiento reciente, diferidos MEL/CDL, reportes de discrepancias y liberación al servicio.
- 7 Descarga y correlación de FDR/CVR, radar/ADS-B, audio ATS, satcom/InReach y cualquier fuente digital.
- 8 Validación de meteorología y condición de pista.
- 9 Análisis de factores humanos: carga de trabajo, toma de decisiones, coordinación de cabina, gestión de combustible/peso y comunicaciones.
- 10 Evaluación de respuesta de emergencia y supervivencia.

## 14 Evidencia gráfica inicial

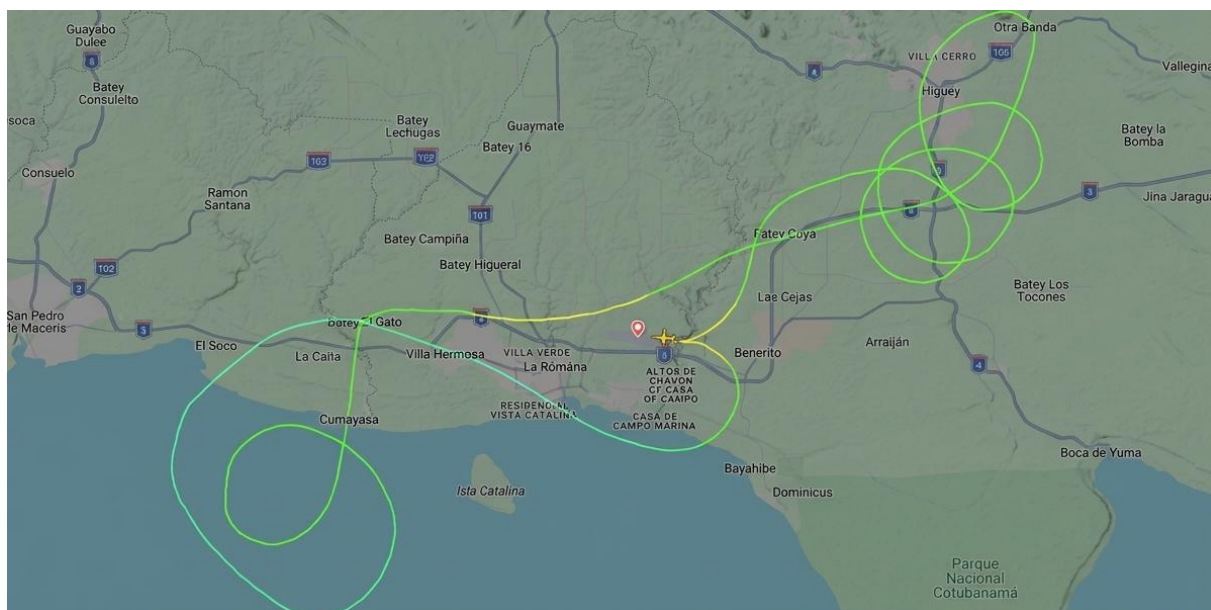


Ilustración 2. Captura de trayectoria aportada al expediente. La traza debe correlacionarse con datos radar/ADS-B oficiales.



Ilustración 1. Vista de restos principales y aplicación de agente extintor/espuma durante la respuesta inicial.

## 15 Hechos establecidos preliminarmente

- 1 La aeronave N318JF despegó de MDLR con destino planificado KAUS bajo plan de vuelo IFR.
- 2 A bordo se encontraban dos tripulantes; no se reportan pasajeros.
- 3 La tripulación declaró emergencia por pérdida/falla del motor derecho durante la fase posterior al despegue.
- 4 La aeronave intentó retornar a MDLR y realizó una ida al aire durante un primer intento por pista 11.
- 5 Posteriormente la tripulación manifestó dificultades para controlar la aeronave y decidió realizar el aterrizaje por la pista 29.

- 6 Durante la carrera de aterrizaje la aeronave se salió hacia el lado izquierdo de la pista, ingresó a terreno blando/césped y sufrió daños estructurales que comprometieron la integridad de la aeronave.
- 7 Se produjo incendio post-impacto y la aeronave resultó destruida.
- 8 Los dos ocupantes resultaron fallecidos.
- 9 No se reportaron mercancías peligrosas a bordo.

## **16 Aspectos críticos por verificar**

- 1 Motor derecho: determinar la naturaleza, secuencia y causa de la pérdida o falla de potencia reportada por la tripulación.
- 2 Controlabilidad: determinar la configuración de la aeronave, velocidades, peso y balance, sistemas afectados y condiciones aerodinámicas durante las maniobras de retorno.
- 3 Ida al aire en pista 11: establecer la razón operacional o técnica de la ida al aire y los parámetros de ejecución.
- 4 Aterrizaje en pista 29: establecer velocidades, punto de toma, configuración, viento, condición de pista, frenado, control direccional y trayectoria.
- 5 Daños por impacto: distinguir los daños previos al impacto de los daños generados por la excursión de pista, colapso del tren de aterrizaje y fuego post-impacto.
- 6 Registros electrónicos: recuperar y analizar datos del FDR/CVR, radar/ADS-B y demás fuentes de datos disponibles.
- 7 Tripulación: verificar licencias, habilitaciones, entrenamiento recurrente, experiencia reciente, certificados médicos y descanso previo.
- 8 Meteorología: obtener y validar las condiciones oficiales de viento, visibilidad, precipitación, QNH y condición de pista.
- 9 Respuesta ARFF: reconstruir tiempos de alerta, despliegue, intervención, extinción y rescate.

## **17 Acciones de seguridad operacional**

Hasta la fecha de redacción de este informe preliminar no se han identificado recomendaciones de seguridad operacional. Si durante la investigación se identifican riesgos inmediatos para la seguridad operacional, la CIAA emitirá recomendaciones o comunicaciones de seguridad sin esperar la emisión del informe final.

## **18 Próximas actividades de investigación**

- 1 Asegurar preservación, custodia y trazabilidad de restos, registradores, dispositivos electrónicos, documentos técnicos y muestras.
- 2 Coordinar con los Estados pertinentes conforme al Anexo 13: Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y Estado de fabricación, según corresponda.

- 3 Obtener documentación de aeronavegabilidad, mantenimiento, motores, componentes, combustible, peso y balance, performance y MEL/CDL.
- 4 Completar la transcripción certificada de APP y TWR y correlacionarla con audio original, radar/ADS-B y fajas ATS.
- 5 Realizar examen detallado de motores, controles, sistemas de combustible, hidráulicos, eléctricos, tren de aterrizaje y mandos de vuelo.
- 6 Levantar plano del sitio, huellas, marcas de neumáticos/arrastre, puntos de impacto, localización de restos y orientación final.
- 7 Recopilar información meteorológica y de condición de pista.
- 8 Evaluar factores humanos y organizacionales, toma de decisiones, coordinación de cabina y gestión de la emergencia.
- 9 Analizar respuesta de emergencia, supervivencia y mitigación de incendio.
- 10 Preparar informe final con análisis, conclusiones, factores contribuyentes y recomendaciones de seguridad si corresponden.

#### **19 Documentos del expediente inicial**

- 1 Notificación Caso CIAA 126-2026: datos de identificación, lugar, daños, lesiones y reseña inicial.
- 2 FPL y Datos N318JF: plan de vuelo, ruta, personas a bordo, autonomía, equipamiento y datos operacionales.
- 3 Formulario de transcripciones de voz APP Las Américas: cronología y comunicaciones de emergencia.
- 4 Reporte de sucesos o novedades APP Las Américas: coordinación ATS, personas a bordo, combustible, mercancías peligrosas y secuencia de aproximación.
- 5 Reporte de sucesos o novedades Torre MDLR: alerta ARFF, intento de aterrizaje en pista 11, aterrizaje en pista 29, excursión de pista e incendio.
- 6 Registros iniciales de tripulación: identificación y verificación preliminar de licencias, habilitaciones y entrenamiento.
- 7 Fotografías, faja y captura de trayectoria: apoyo visual y correlación preliminar, sujeto a validación.

Emitido por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación, a los siete (07) días del mes de julio del año dos mil veintiséis (2026), en la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana.



**Pedro A. Piña**  
Director

## **Apéndice 1. Referencias**

- Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional OACI: Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- Documento 9756 de la OACI: Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- Ley No. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, modificada por la Ley No. 67-13.
- Normativa aeronáutica nacional aplicable en materia de notificación, investigación y prevención de accidentes e incidentes de aviación civil.
- Documentación inicial del expediente CIAA 126-2026 / N318JF, incluyendo notificación del suceso, plan de vuelo, reportes ATS, transcripciones de voz, registros de tripulación, registros de mantenimiento, fotografías y demás evidencias preliminares recopiladas.

## Apéndice 2. Glosario Técnico: Informe Preliminar CIAA 126-2026

**ACCID:** accidente de aviación; suceso asociado con la operación de una aeronave en el que se producen lesiones mortales o graves, daños sustanciales a la aeronave o desaparición/inaccesibilidad de la aeronave.

**ADREP:** sistema de notificación de datos de accidentes e incidentes de aviación utilizado por la OACI para la recopilación y análisis estandarizado de información de seguridad operacional.

**ADS-B:** vigilancia dependiente automática-radiodifusión; sistema mediante el cual la aeronave transmite datos como posición, altitud, velocidad e identificación.

**AIG:** investigación de accidentes e incidentes de aviación.

**APP:** control de aproximación; dependencia ATS responsable de prestar servicio de control a vuelos en fase de aproximación, salida o tránsito dentro de su área asignada.

**ARFF / RFFS:** servicio de salvamento y extinción de incendios en aeródromo.

**ATC:** control de tránsito aéreo.

**ATS:** servicios de tránsito aéreo, incluyendo control de tránsito aéreo, información de vuelo, alerta y asesoramiento, según corresponda.

**CIAA:** Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación, autoridad encargada de la investigación técnica del suceso.

**CVR:** registrador de voces de cabina; equipo destinado a registrar comunicaciones y sonidos en la cabina de mando.

**FDR:** registrador de datos de vuelo; equipo destinado a registrar parámetros de operación de la aeronave.

**FPL:** plan de vuelo presentado ante los servicios de tránsito aéreo.

**GALX:** designador OACI correspondiente al tipo de aeronave Gulfstream 200 / Galaxy.

**Go-around / ida al aire:** maniobra mediante la cual se interrumpe una aproximación o aterrizaje y se inicia ascenso para realizar una nueva aproximación o proceder según instrucciones ATC.

**Incendio post-impacto:** fuego que se produce después del contacto o impacto de la aeronave con la superficie u obstáculo.

**MDLR:** designador OACI del Aeropuerto Internacional La Romana, República Dominicana.

**NOTAM:** aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de instalaciones, servicios, procedimientos o peligros aeronáuticos.

**PIC:** piloto al mando; tripulante responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el vuelo.

**POB:** personas a bordo.

**QNH:** ajuste altimétrico referido al nivel medio del mar, utilizado para indicar elevación sobre el nivel medio del mar.

**RWY:** pista.

**SIC:** segundo al mando o copiloto.

**SPL:** plan de vuelo suplementario o información suplementaria asociada al vuelo, incluyendo datos como autonomía, personas a bordo, color de la aeronave y equipo de emergencia.

**TLA / ATP:** licencia de piloto de transporte de línea aérea.

**TWR:** torre de control de aeródromo.

**TWY:** calle de rodaje.

**UTC:** tiempo universal coordinado.

**Excursión de pista:** salida no intencional de una aeronave de la superficie de la pista durante el despegue, aterrizaje o carrera posterior al aterrizaje.

**Falla o pérdida de potencia:** reducción total o parcial de la capacidad de un motor para producir empuje/potencia conforme a lo esperado.

**Franja de pista:** área definida que incluye la pista y zonas adyacentes, destinada a reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salen de la pista.

**Terreno blando:** superficie no pavimentada, usualmente césped, grama o suelo natural, que puede afectar la desaceleración, control direccional y desplazamiento de una aeronave.

**Tren de aterrizaje principal:** conjunto estructural que soporta la mayor parte del peso de la aeronave durante rodaje, despegue y aterrizaje.

**Colapso del tren de aterrizaje:** falla estructural o pérdida de soporte del tren de aterrizaje durante la operación en tierra, impacto o desplazamiento fuera de pista.

**Controlabilidad:** capacidad de la aeronave para responder adecuadamente a las acciones de mando de la tripulación y mantener actitud, trayectoria y dirección deseadas.

**Peso y balance:** condición de masa total de la aeronave y distribución de cargas respecto a sus límites certificados.

**Condición de pista:** estado de la superficie de pista, incluyendo presencia de agua, contaminación, fricción, daños, objetos extraños u otros factores que puedan afectar la operación.

**Mercancías peligrosas:** artículos o sustancias capaces de representar riesgo para la salud, seguridad, propiedad o medio ambiente durante el transporte aéreo.

