

EXPEDIENTE: 003/2025

# INFORME

**INCIDENTE  
SCF-NP**



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

**MATRÍCULA:** YV2007

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** PIPER AIRCRAFT  
CORPORATION.

**MODELO:** PA-34-200T

**SERIAL:** 34-7970052

**EXPLOTADOR:** PRIVADO

**LUGAR:** SVMP.

**FECHA:** 07/01/2025

**HORA:** 20:18 UTC

## INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°003/2025

El presente informe refleja las actuaciones 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°003/2025. 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 07 de Enero del 2025, a las 20:26 UTC la aeronave Matricula YV2007; Fabricada por: PIPER AIRCRAFT CORPORATION, Modelo: PA-34-200T, Serial: 34-7970052, Propiedad; Privada, Presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto "Metropolitano" (SVMP) ubicado Ocumare, Edo. Miranda, con destino al Aeropuerto Internacional Oscar Machado Zuloaga (SVCS), ubicado en el Edo. Miranda, con una persona a bordo (Piloto). Luego de recibir la aprobación para el rodaje hasta el punto de espera es autorizado para despegar, durante el ascenso inicial y la ruta el vuelo se desarrolló con normalidad, próximo al aeropuerto de destino solicita autorización al control de aproximación Tuy, para realizar una aproximación PBN para la pista 10 del aeropuerto Caracas en condiciones visuales, en ese momento el cap. al mando se percata que el performance de la aeronave no es el adecuado y procede a chequear los parámetros, se percata que el tren de nariz esta abajo verifica la palanca de subir el tren la cual se encontraba en la posición UP, al inspeccionar el circuit Breaker, este se encontraba disparado, inmediatamente notifica de la situación al control de aproximación Tuy y le informa que no declara emergencia y que retornaba al aeropuerto de salida, al hacer contacto con la torre del Aeropuerto Metropolitano notifica la situación, aplica el QRH y procede a bajar el tren de forma manual para asegurarse de que se encontraba completamente abajo. Posteriormente solicita autorización para realizar un pasaje frente a la torre de control, para que el controlador pudiese confirmar que efectivamente el tren se encontraba abajo, al tener respuesta positiva, realiza el patrón izquierdo y aterriza sin novedad. Resultando el piloto ileso y la aeronave sin daños.

La aeronave es bimotor terrestre propulsado por dos motores TELEDYNE CONTINENTAL modelo TSIO-360RB, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Fabricado por Piper Aircraft Corporation.

Categoría: **Aviación General - Uso Privado**, y de clasificación: **Estándar**, emitido por la Autoridad Aeronáutica Venezolana (INAC).

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: **015813**

<b>1. Nacionalidad y matrícula:</b> (Nationality and registration marks) <b>YV2007</b>	<b>2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave:</b> (Manufacturer, model and aircraft category) <b>PIPER AIRCRAFT CORPORATION / PA-34-200T NORMAL</b>	<b>3. Número de serie de la aeronave:</b> (Aircraft serial number) <b>34-7970062</b>
<b>4. Categoría operacional permitida:</b> (allowed operational category) <b>AVIACION GENERAL - PRIVADO</b>	<b>Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad:</b> (Classification of the Certificate of Airworthiness) <b>ESTÁNDAR</b>	

**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:** 18/OCT/2024  
(Date of issue)

**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).

LEONARDO ALBERTO BRICENO DUDAMEL  
PRESIDENTE (E) DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

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)

**Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad YV2007**  
**Fuente: Investigador Encargado. Año: 2024**

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC-N° 665 OROLOGIO AVIATION, C.A.** Ubicada en el Aeropuerto “Metropolitano”, Ocumare del Tuy, Estado Miranda.

El piloto (Capitán) al mando de 56 años edad poseía Certificación Médica con fecha de vencimiento 09/Dic/2025, además de Licencia de Piloto Privado– 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 10/Dic/2025.
- Monomotores Terrestres/Single Engine Land (C172) 10/Dic/2025.
- Multimotores Terrestres/Multi Engine Land (PA34) 10/dic/2025.

Las condiciones meteorológicas eran de viento de 5 A 10 Nudos, visibilidad ilimitada 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 YV2007**:
  - Certificado de matrícula.
  - Certificado de aeronavegabilidad.
  - Licencia de estación de radio de la aeronave.
  - Póliza de seguro de la aeronave.
  - Certificado de Homologación Acústica.
5. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la **OMAC N° 665**.
  - 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 fijación fotográfica.

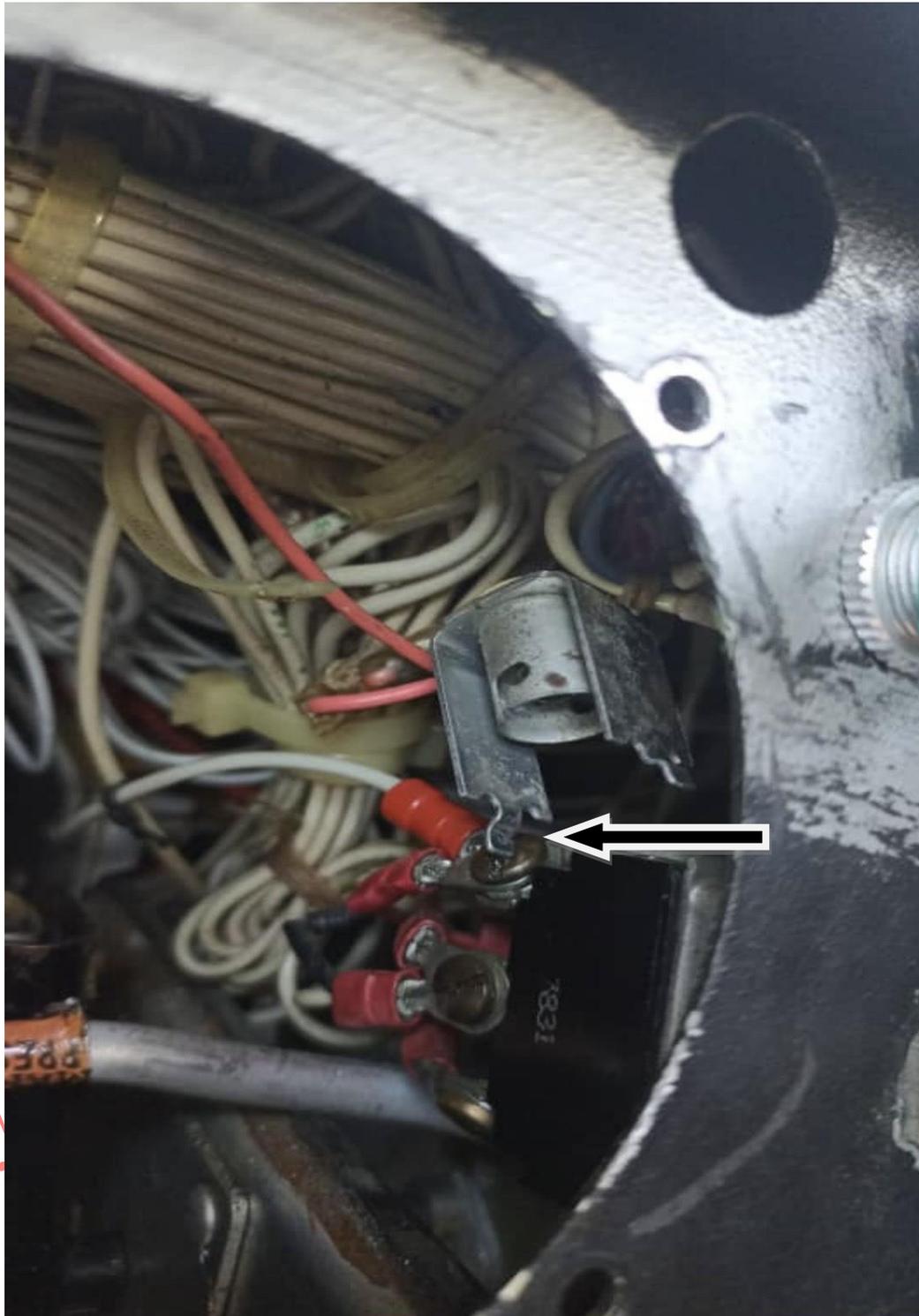
5. Se realizó la inspección al sistema del Tren de Aterrizaje con los TMA de la OMAC.



**Figura 2.** Inspección de la Palanca y sistema eléctrico del tren de aterrizaje YV2007.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025





**Figura 3.** Inspección de la Palanca y sistema eléctrico del tren de aterrizaje YV2007.  
Se observó sócate en contacto con el sistema eléctrico de la palanca.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025





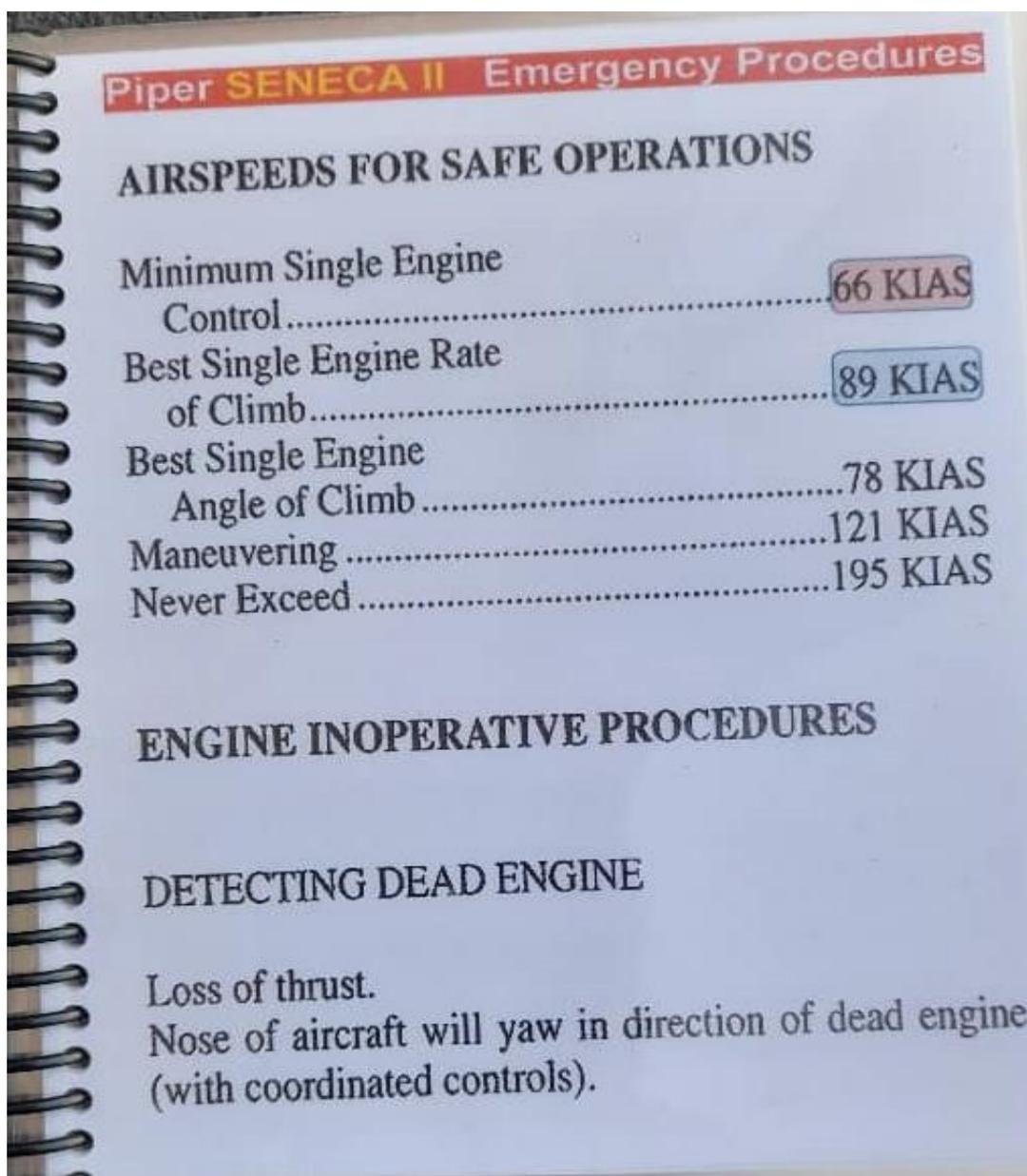
http://

**Figura 4.** Ubicación del sócate que ocasionó la falla en el sistema eléctrico del tren de aterrizaje del YV2007.

**Fuente:** Investigador Encargado. Año: 2025







**Figura 6.** Procedimientos de emergencia PIPER SENICA II. Aeronave YV2007.  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025





**Figura 7.** Inspección del Tren de Aterrizaje sin novedad. Aeronave YV2007.  
**Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2025

<http://>





**Figura 8.** Inspección del Tren de Aterrizaje sin novedad. Aeronave YV2007.  
**Fuente:** Investigador Encargado **Año:** 2025



6. Se realizó entrega de **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **003/2025**.

**CAUSA PROBABLE:**

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada con los TMA la empresa y luego de haber verificado que los registros de inspección se encontraban debidamente asentados, correctamente llenados y los trabajos efectuados por el personal técnico cumplían a cabalidad los requerimientos establecidos en la documentación técnica, que la causa probable del incidente, fue el contacto del sócate con el sistema eléctrico de la palanca del tren de aterrizaje lo que ocasionaba que se accionara el Circuit Braker como protección. Luego de los ajustes correspondientes la palanca funcionó con normalidad para subir y bajar el tren de aterrizaje.

**Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación.**

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, 31 de Enero de 2025.

