



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE: 036/2025

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV3465

FABRICANTE DE LA AERONAVE: MCDONNELL DOUGLAS

MODELO: DC-9-83

SERIAL: 49452

EXPLOTADOR: LASER AIRLINES, C.A

LUGAR: EN RUTA SVMI-SKBO.

FECHA: 08/10/2025

HORA: 13:30 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°036/2025

El presente informe Preliminar refleja las actuaciones iniciales 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°036/2025. 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 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 08 de Octubre del 2025, a las 13:30 UTC la aeronave matrícula YV3465; fabricada por: DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, modelo: DC-9-83, serial: 49452, propiedad de: LÍNEA AÉREA DE SERVICIO REGIONAL (LASER), C.A, Despegó con plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (SVMI), ubicado en Maiquetía, estado La Guaira, con destino al Aeropuerto Internacional el Dorado Bogotá, Colombia. Con treinta y ocho (38) pasajeros a bordo y nueve (9) tripulantes, luego del despegue el vuelo se desarrollaba con normalidad con un nivel de crucero de 320FL al encontrarse con condiciones meteorológicas adversas la tripulación al mando decide activar el ANTI- ICE (El cual sirve para prevenir la formación de hielo en componentes críticos durante el vuelo) y el uso del AIRFOIL (Para mejorar el rendimiento del vuelo), ya próximo a la posición el CANTON, la altitud de cabina comienza a ascender a 500FT por minuto sin control, acompañado de la luz PRESSURIZATION FLOW (Lo cual puede indicar un problema en el sistema de sangrado de aire o una falla en el sistema de presurización), esta situación se presentó aproximadamente 15 minutos después de haber activado el uso del sistema anti-ice de inmediato la tripulación al mando aplica los procedimientos establecidos en el QRH (Manual de Referencia Rápida) sin obtener resultados satisfactorios solicitan al Centro de Control de Área de Maiquetía autorización para descender al nivel de vuelo 280FL, desactivan el anti-ice, sin embargo, la altitud de cabina continuaba con el ascenso de



500FT por minuto, y se mantenía la luz PRESSURIZATION FLOW, la tripulación nuevamente solicita autorización para descender al nivel de vuelo 260FL al mantenerse la condición el Cap. al mando toma la decisión de retornar al aeropuerto de salida, al continuar el descenso al nivel de vuelo 230FL la presurización pudo ser controlada, la Aeronave aterrizó sin novedad resultando la tripulación y pasajeros ilesos y la aeronave con la novedad anteriormente señalada.

La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores turbofan Pratt & Whitney JT8D-200 fabricado por DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, categoría de la aeronave: AVIACION COMERCIAL. Categoría Operacional Permitida: SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO.

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)

N° de Control: **016098**

1. Nacionalidad y matrícula:
(Nationality and registration marks)
YV3465

2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave:
(Manufacturer, model and aircraft category)
MCDONNELL DOUGLAS / DC-9-83
TRANSPORTE

3. Número de serie de la aeronave:
(Aircraft serial number)
49452

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 it is considered to be airworthy when maintained and used in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).

Fecha de otorgamiento:
(Date of issue)
01/JUL/2025

Firma:
(Signature)
LEONARDO ALBERTO GRICEÑO DUDAMEL
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 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 N° de Control:
(Certificate that cancel original one with Control N°)

☐ Certificado en original
(Certificate in original)

☒ Renovación de Certificado
(Renewal of Certificate)

De fecha:
(Dated)

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad YV3465
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025

La organización que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC N° 475 – Laser Airlines, C.A.**, ubicada en el Aeropuerto José Antonio Anzoátegui, estado Anzoátegui.

El piloto (Capitán) al mando de 41 años edad, poseía Certificación Médica con fecha de vencimiento 16/Ene/2026, y Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea – 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 16/Ene/2026
- MD80 Capitán / PIC 16/Ene/2026

El copiloto de 31 años edad poseía Certificación Médica con fecha de vencimiento 03/Nov/2025, Y Licencia de Piloto Comercial– 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 06/Oct/2026
- MD80 Copiloto / SIC/ 06/Oct/2026.

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada 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 YV3465:

- 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° 475**.

- 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.
- Último Certificado de Conformidad de Mantenimiento.

4. Se realizó inspección de la aeronave.

5. Se realizó el Trouble Shooting con los TMA de la OMAC.

6. Se realizó revisión de los manuales de mantenimiento.

7. El Trouble Shooting arrojó como resultado que era necesario el cambio de las **PRESSURE REGULATING SHUTOFF VALVE**.

8. Se procedió con el cambio de la válvula derecha e izquierda de acuerdo a lo establecido en el manual de mantenimiento.

6. Se realizó la fijación fotográfica.





MD-80
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

4. Trouble Shooting Air Conditioning Pressure Supply

- A. AIR-CONDITIONING SYSTEM WILL NOT START. PNEUMATIC MANIFOLD PRESSURIZED, AIR-CONDITIONED PILOT PRESSURE REGULATOR FUNCTIONING (GENERAL - TROUBLE SHOOTING, PAGEBLOCK 36-00-00/101). AIR-CONDITIONING SUPPLY SWITCH IN HP BLD OFF OR AUTO POSITION

Table 109

Possible Causes		Isolation Procedure	Correction
(1)	Heat exchanger cooling air fan not operating	Check HEAT EXCHANGER COOLING FAN circuit breakers.	Close circuit breaker if open. If closed, check fan motor and control circuits (Ref. Wiring Diagram Manual).
NOTE: Flow control valve opens only when cooling air is available to the heat exchanger.			
(2)	Faulty pressure regulator valve	Open AIR CONDITION REGULATOR VALVE circuit breaker. If system starts, close circuit breaker and continue trouble shooting.	If system does not start, check position of regulator valve. If regulator valve is closed, perform ITCAN check. (PNEUMATIC, AIR CONDITIONING, ICE AND RAIN PROTECTION SYSTEM COMPONENTS (ITCAN) PROCEDURES - CHECK, PAGEBLOCK 36-10-00/601) If faulty, replace valve. If regulator valve is open, close circuit breaker and continue trouble shooting.
(3)	Faulty flow control valve	Open AIR CONDITION FLOW CONTROL VALVE circuit breaker. If system starts, close circuit breaker and continue trouble shooting.	If system does not start, perform ITCAN check. (PNEUMATIC, AIR CONDITIONING, ICE AND RAIN PROTECTION SYSTEM COMPONENTS (ITCAN) PROCEDURES - CHECK, PAGEBLOCK 36-10-00/601) If faulty, replace valve.
NOTE: Pneumatic pressure is required at the flow control valve inlet to open the valve. Be sure pressure regulator valve is operating properly before replacing flow control valve.			
(4)	Faulty compressor discharge thermal switch	Disconnect electrical connector from switch. If system starts, check switch for continuity (Ref. Wiring Diagram Manual).	If continuity exists, replace switch. If switch is open, check wiring for extraneous ground. Repair wiring if required.
(5)	Faulty turbine inlet thermal switch	Disconnect electrical connector from switch. If system starts, check switch for continuity (Ref. Wiring Diagram Manual).	If continuity exists, replace switch. If switch is open, check wiring for extraneous ground. Repair wiring if required.
(6)	Faulty system shutdown thermal switch	Disconnect wire connecting thermal switch to supply switch in overhead switch panel (Ref. Wiring Diagram Manual). If system starts, check switch for continuity.	If continuity exists, replace switch. If switch is open, check wiring for extraneous grounds. Repair wiring if required.



TP-80MM-AAL

ECN 9E991 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

21-20-00

Page 114
Feb 01/2015

Figura 2: Trouble Shooting Air Conditioning Pressure Supply YV3465.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2025





MD-80
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

- (3) Hold CKPT TEMP control selector knob in MANUAL COLD position. Check that left valve position indicator moves to full cold position. Observe that left duct temperature is less than 40°F (4.4°C) within 3 minutes. Maintain low temperature condition for 5 minutes.
 - (4) Place left AIR CONDITIONING SUPPLY switch in OFF position.
 - (5) Place right AIR CONDITIONING SUPPLY switch in HP BLD OFF position.
 - (6) Place TEMP SEL switch in CABIN SPLY position.
 - (7) Hold CABIN TEMP control selector knob in MANUAL COLD position. Check that right valve position indicator moves to full cold position and reading on right duct temperature indicator is less than 40°F (4.4°C) within 3 minutes. Maintain low temperature condition for 5 minutes.
 - (8) Place right AIR CONDITIONING SUPPLY switch in OFF position.
- G. Test Air Conditioning System with Engines Operating
- (1) Operate engines at idle power. (GENERAL, SUBJECT 71-00-00, Page 501)
 - (2) Start both air conditioning systems. (GENERAL - DESCRIPTION AND OPERATION, PAGEBLOCK 21-00-00/001)
 - (3) Move throttle/thrust reverser levers forward from idle to approximately EPR of 1.6.

AAL 101-108, 110-190, 197, 201-207, 209-212, 214-218, 220-230, 301, 303-310, 601-703

- (4) Check that air conditioning supply pressure indicators read approximately 27 psig (186.3 kPa) and remain steady.

AAL ALL

- (5) Check that AIR CONDITIONING SUPPLY TEMP HI indicators on annunciator panel do not light.
- (6) Operate engines at idle power.



PERSONNEL MUST NOT BE IN DUCTING AREA WHILE ENGINES ARE OPERATING ABOVE IDLE POWER.

- (7) Check pressure sensing lines connected to air conditioning ducts and valves in aft accessory compartment for security and no leakage by feel.
- (8) Place TEMP SEL switch in CABIN SPLY position.
- (9) Move throttle/thrust reverser levers forward quickly. Check that duct temperature indication does not exceed 150°F (65.6°C) for more than 10 seconds.
- (10) Place throttle/thrust reverser levers at idle power.
- (11) Place AIR CONDITIONING SUPPLY switches in HP BLD OFF position.
- (12) Check that position indicator on right and left augmentation valves indicate closed, and that supply pressures decrease.
- (13) Place AIR CONDITIONING SUPPLY switches in AUTO position.
- (14) Check that position indicators on right and left augmentation valves open, and that supply pressures increase.

AAL 101-108, 110-190, 197, 201-207, 209-212, 214-218, 220-230, 301, 303-310, 601-703

- (15) Operate engines at power necessary to maintain normal 26-31 psig (179.4-213.9 kPa) air conditioning supply pressure on the supply gages.

EFFECTIVITY
AAL ALL

21-00-00

TP-80MM-AAL

ECCN 9E991 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

Page 513
Aug 01/2021

Figura 3: Trouble Shooting Air Conditioning Pressure Supply YV3465.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2025



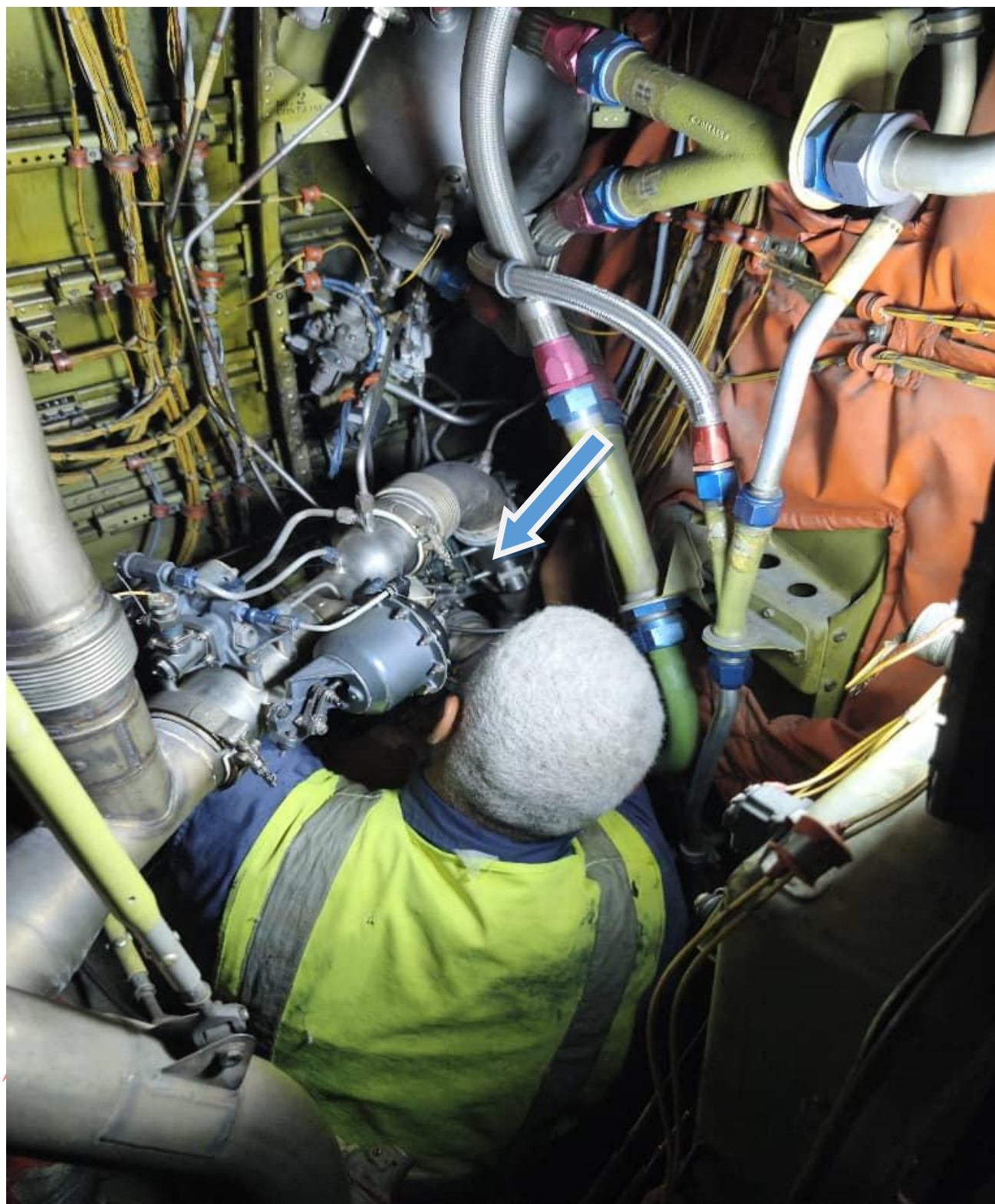


Figura 4: Reemplazo de la **Pressure Regulating Shutoff Valve YV3465**.

Fuente: Investigador Encargado Año: 2025

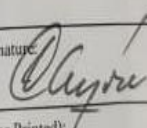




Figura 5: Reemplazo de la **Pressure Regulating Shutoff Valve YV3465**.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2025



Figura 6: Pressure Regulating Shutoff Valve YV3465.
Fuente: Investigador Encargado **Año:** 2025

1. Approving Civil Aviation Authority/Country: FAA/United States		2. AUTHORIZED RELEASE CERTIFICATE FAA Form 8130-3, AIRWORTHINESS APPROVAL TAG			3. Form Tracking Number: 24183	
4. Organization Name and Address: Southwings Avionics and Accessories, Inc. 5429 NW 161st Street Miami Gardens, FL 33014 8SAR478B					5. Work Order/Contract/Invoice Number: Work Order #: 24183 Cust. PO #: 50026503	
6. Item:	7. Description:	8. Part Number:	9. Quantity:	10. Serial Number:	11. Status/Work:	
1	PRESSURE REGULATING SHUTOFF VALVE	392714-1-1	1	P-159C	OVERHAULED	
12. Remarks: Unit OVERHAULED in accordance with CMM ATA 36-10-09, Revision 12. Issued 5/7/2021. S/B and A/D's: NONE complied with. Full details of work carried out held on Work Order 24183 Certifies that the work specified in block 11/12 was carried out in accordance with EASA Part-145 and in respect to that work the component is considered ready for release to service under EASA Part-145 Approval Number: EASA 145.6275						
13a. Certifies the items identified above were manufactured in conformity to: <input checked="" type="checkbox"/> N/A Approved design data and are in a condition for safe operation. <input checked="" type="checkbox"/> N/A Non-approved design data specified in Block 12.			14a. <input checked="" type="checkbox"/> 14 CFR 43.9 Return to Service <input checked="" type="checkbox"/> Other regulation specified in Block 12 Certifies that unless otherwise specified in Block 12, the work identified in Block 11 and described in Block 12 was accomplished in accordance with Title 14, Code of Federal Regulations, part 43 and in respect to that work, the items are approved for return to service.			
13b. Authorized Signature: N/A		13c. Approval/Authorization No.: N/A		14b. Authorized Signature: 		14c. Approval/Certificate No.: 8SAR478B
13d. Name (Typed or Printed): N/A		13e. Date (dd/mm/yyyy): N/A		14d. Name (Typed or Printed): RICARDO CAYON		14e. Date (dd/mm/yyyy): 20/May/2025
User/Installer Responsibilities						
It is important to understand that the existence of this document alone does not automatically constitute authority to install the aircraft engine/propeller/article. Where the user/installer performs work in accordance with the national regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority of the country specified in Block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts aircraft engine(s)/propeller(s)/article(s) from the airworthiness authority of the country specified in Block 1. Statements in Blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases, aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.						

FAA Form 8130-3 (02-14)

NSN: 0052-00-012-9005



Figura 7. Forma 8130 Pressure Regulating Shutoff Valve Serial P-159C YV3465.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2025



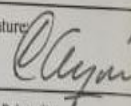
1. Approving Civil Aviation Authority/Country: FAA/United States		2. AUTHORIZED RELEASE CERTIFICATE FAA Form 8130-3, AIRWORTHINESS APPROVAL TAG		3. Form Tracking Number: 24323	
4. Organization Name and Address: Southwings Avionics and Accessories, Inc. 5429 NW 161st Street Miami Gardens, FL 33014 8SAR478B				5. Work Order/Contract/Invoice Number: Work Order #: 24323 Cust. PO #: 50026671	
6. Item:	7. Description:	8. Part Number:	9. Quantity:	10. Serial Number:	11. Status/Work:
1	PRESSURE REGULATING SHUTOFF VALVE	392714-1-1	1	P-2426	TESTED
12. Remarks: Unit TESTED in accordance with CMM ATA 36-10-09, Revision 12, Issued 5/7/2021. S/B and A/D's: NONE complied with. Full details of work carried out held on Work Order 24323 Certifies that the work specified in block 11/12 was carried out in accordance with EASA Part-145 and in respect to that work the component is considered ready for release to service under EASA Part-145 Approval Number: EASA 145.6275					
13a. Certifies the items identified above were manufactured in conformity to: <input checked="" type="checkbox"/> N/A Approved design data and are in a condition for safe operation. <input checked="" type="checkbox"/> N/A Non-approved design data specified in Block 12.			14a. <input checked="" type="checkbox"/> 14 CFR 43.9 Return to Service <input checked="" type="checkbox"/> Other regulation specified in Block 12 Certifies that unless otherwise specified in Block 12, the work identified in Block 11 and described in Block 12 was accomplished in accordance with Title 14, Code of Federal Regulations, part 43 and in respect to that work, the items are approved for return to service.		
13b. Authorized Signature: N/A		13c. Approval/Authorization No.: N/A		14b. Authorized Signature: 	
13d. Name (Typed or Printed): N/A		13e. Date (dd/mm/yyyy): N/A		14c. Approval/Certificate No.: 8SAR478B	
		14d. Name (Typed or Printed): RICARDO CAYON		14e. Date (dd/mm/yyyy): 11/Jun/2025	
<p align="center">User/Installer Responsibilities</p> <p>It is important to understand that the existence of this document alone does not automatically constitute authority to install the aircraft engine/propeller/article.</p> <p>Where the user/installer performs work in accordance with the national regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority of the country specified in Block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts aircraft engine(s)/propeller(s)/article(s) from the airworthiness authority of the country specified in Block 1.</p> <p>Statements in Blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases, aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.</p>					

Figura 8: Forma 8130 Pressure Regulating Shutoff Valve Serial P-2426 YV3465.
Fuente: Investigador Encargado Año: 2025



HALLAZGOS:

Durante la aplicación del Trouble Shooting se obtuvo el siguiente resultado:

Se requiere el cambio de las Pressure Regulating Shutoff Valve izquierda y derecha de acuerdo a lo indicado en el manual de mantenimiento.

Acciones Correctivas:

- Se procedió con el cambio de la Pressure Regulating Shutoff Valve lado izquierdo de acuerdo al AMM: 21:31:01.
- Se procedió con el cambio de la Pressure Regulating Shutoff Valve lado derecho de acuerdo al AMM: 21:31:01.
- Ambos reemplazos fueron satisfactorios quedando la aeronave operativa.

7.- Se realizó entrega de CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL bajo el N° 043/2025.

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° **036/2025.**, 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, 29 de octubre de 2025.



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

