



EXPEDIENTE 037/2025

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE
WSTRW /RE**

MATRÍCULA: YV1797

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA
AIRCRAFT COMPANY.

MODELO: U206G

SERIAL: U20606104

EXPLOTADOR: INVERSIONES MORAIMA, C.A.

LUGAR: COMUNIDAD INDÍGENA AWARAUCA.

FECHA: 15/10/2025

HORA: 19:27 UTC



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



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 037/2025

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° 037/2025**. 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 15 de octubre de 2025, la aeronave matrícula YV1797, fabricada por: CESSNA AIRCRAFT COMPANY Modelo: U206G, Serial: U20606104, propiedad de: INVERSIONES MORAIMA C.A., Despegó a las 18:45 UTC con plan de vuelo desde el Aeródromo Santa Elena de Uairén “SVSE”, ubicado en el Estado Bolívar, con destino a la Comunidad Indígena Awarauka ubicada en el Estado Bolívar, con un (1) Tripulante a bordo, Bajo reglas de vuelo visuales (VFR), 03:00 horas de autonomía y 01:00 hora en ruta con nivel de vuelo de FL065. Luego del despegue y ascenso inicial el vuelo se desarrolló con normalidad durante la ruta, cuando se encontraba aproximando a la comunidad indígena, el Cap. al mando se encontró con mal tiempo y vientos rafagados en el área de aproximación final, luego del toque y la carrera del aterrizaje las fuerte ráfagas le hicieron perder el control de la aeronave lo que ocasionó una excusión al final de la pista resultando el tripulante ilesa y la aeronave con daños de importancia.



La aeronave está equipada con un motor Continental IO-520-F, es un motor de seis cilindros opuestos, enfriado por aire y con inyección de combustible. Categoría: Aviación Comercial-Servicios Especializados de transporte aéreo- otro. El peso máximo de despegue es de 1.633 Kg. La aeronave dispone de Certificados de matrícula y aeronavegabilidad emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula vigente.

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.

.inac/informes/

INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD (Certificate of Airworthiness)			Nº de Control:
1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks)	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category)	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number)	018583
YV1797	CESSNA AIRCRAFT COMPANY / U206G NORMAL	U20606104	
4. Categoría operacional permitida: (Civil operational category)	Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness)		
AVIACIÓN COMERCIAL - SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE TRANSPORTE AÉREO - OTRO	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 December 7, 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.)			
09/ABR/2024	Firma:		
Fecha de otorgamiento: (Date of issue)	LEONARDO ALBERTO BRICEÑO DUDAMEL PRESIDENTE DEL INAC, 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. Esta certificado de aeronavegabilidad se mantendrá en vigencia siempre que cuando la aeronave se le realice mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondientes, 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 official regulations, as appropriate, issued by The Aeronautical Authority.)			

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad, aeronave YV1797.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025



La Organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC N° 208 TALLER AERONÁUTICO LA MONTAÑA, C.A.**, ubicada en el Aeropuerto "Gral. Tomas de Heres", ubicado en Ciudad Bolívar Estado Bolívar.

El piloto con 47 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 10/Jul/2026
- Monomotores Terrestres /Single Engine Land (C206) 10/Jul/2026

Las condiciones meteorológicas eran de vientos rafagados del este de 15 a 20 nudos (KT) y visibilidad ilimitada.

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.
 - Licencia.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la Aeronave **YV1797**:
 - 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° 208.**

- Certificado de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
 - Lista de capacidades aprobadas.
 - Último CCM.
5. Se realizó inspección a la aeronave.
6. Se realizó la fijación fotográfica.



Figura 2. Área de aterrizaje de la aeronave YV1797.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025



Figura 3. Trayectoria y ubicación de la aeronave YV1797.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



b7t.gcb
Figura 4. Ubicación de la Aeronave YV1797.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025



b7t.gcb
Figura 5. Daños tren de nariz Aeronave YV1797.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025



Figura 6. Daños tren de nariz Aeronave YV1797.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



ht

**Figura 7. Daños tren de nariz, aeronave YV1797.
Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025



Figura 8. Daños plano izquierdo, aeronave YV1797.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



Figura 9. Daños en el borde de ataque y en el Wing Tip plano izquierdo, aeronave YV1797.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





7. Se entregó la cesión de custodia total de la aeronave 044-2025.

HALLAZGOS:

La JIAAC luego de la inspección a los daños de la aeronave, pudo constatar lo siguiente:

➤ **Sección del Tren de Nariz:**

El tren de Nariz se encontró semi desprendido de los **Fittings** de sujeción del mismo, la barra del **Link Drag** P/N: 1243600-1, esta fracturada, el **Trunion** superior del tren P/N: 1243610-24, esta fracturado, la horquilla del tren P/N: SK205-3 está fracturada. El **Steering Bungee** P/N: 1260644-11, presentó daños, el **Shimmy Dampenner** P/N: 0743624-2, no presenta daños se encuentra en buen estado, el **Fitting** de sujeción de la barra del **Link Drag** P/N: 1213425-1, no presenta daños, el **Fitting** de Soporte del **Steering Bungee** P/N: 1213432-1, no presentó daños, las **Quillas** o mamparos del fuselaje delantero tanto la RH como la LH, no presentan daños, el conjunto de montantes de motor (**uniones de soportes, canales y soportes**) y las paredes laterales de la estructura del túnel, por fijación de la estructura soporte de los canales de motor no presentó daños, los soportes de montantes del motor, canales, y soportes de las paredes derecha e izquierda del túnel en el extremo inferior del conjunto de soporte del montante amortiguador delantero, no presentó daños.

➤ **Sección trenes principales:**

Ambos trenes principales RH y LH, no presentan daños, no se observaron golpes ni abolladuras.

➤ **Sección Motor y Hélice:**

La hélice se pudo observar que presenta una pequeña dobladura en una de sus palas, las otras dos palas se encuentran en buen estado, no presentan daños, el **hub** y **spinner** de la hélice no presentan daños.

El motor no presenta daños ni golpes, las líneas y mangueras de aceite y combustible se encuentran en buen estado, no se observó fugas de aceite ni de combustible. Ambas capotas superiores del motor RH y LH, no presentan daños, la capota inferior izquierda, no presenta daños, se encuentra en buen estado, la capota inferior derecha, presenta raspadura en la parte inferior.



➤ **Sección Fuselaje:**

En el fuselaje de la aeronave, lado RH Y LH, no presenta daños, no se observaron golpes ni abolladuras, se encuentra en buen estado.

➤ **Sección Empenaje:**

El estabilizador Vertical y Horizontal, no presentan daños, no se observaron golpes ni abolladuras, se encuentran en buen estado.

El Elevador y el Timón de Dirección (Rudder) se encuentran sin daños.

➤ **Sección Alas:**

El ala derecha no presenta daños, no se observaron golpes ni abolladuras, el Ala izquierda, presenta un golpe en la piel (lámina), en el borde de ataque entre la estación 190.0 y 208.0

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

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC) a partir de los hallazgos y evidencias preliminares recabadas, muy respetuosamente emite la siguiente medida preventiva:

A la comunidad Aeronáutica.

- La cizalladura del viento a poca altura representa un desafío significativo durante la fase de aterrizaje y despegue. **La detección temprana de este fenómeno y la toma de decisiones informadas son esenciales para mantener la seguridad operacional.** Los pilotos deben estar capacitados para reconocer las señales de alerta y actuar en consecuencia, adaptando su estrategia de despegue o aterrizaje frente a las condiciones cambiantes del viento.



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-JIAC-F014 correspondiente al expediente N° 037/2025., 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 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, 10 de Noviembre 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.gob.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
hecho con el deseo de conocer, de
saber cómo y por qué se inició el
camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

http://