

INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE
CFIT

MATRÍCULA: YV1560

FABRICANTE DE LA AERONAVE: PIPER AIRCRAFT
INC.

MODELO: PA-32RT-300

SERIAL: 32R-7985035

EXPLORADOR: AERO YV1560, C.A

LUGAR: LAGO DE MARACAIBO. ESTADO ZULIA.

FECHA: 06/12/2025

HORA: 20:27 UTC



JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES



INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIA EXPEDIENTE N° 040/2025

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°040/2025**. 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 06 de diciembre de 2025, la aeronave matrícula **YV1560**, fabricada por: **PIPER AIRCRAFT INC**, modelo: **PA-32RT-300**, presento plan de vuelo local en el Aeropuerto Internacional La Chinita, ubicado en Maracaibo, Estado Zulia (SVMC), con una (1) persona a bordo (piloto), bajo reglas de vuelo VFR, 02:00 hrs de autonomía y con nivel de vuelo 085.

A las 19:26 UTC, posterior a permanecer encendida la aeronave por un periodo aproximado de 30 minutos durante la realización del chequeo pre vuelo, despegó el YV1560, realiza un toque y despegue, y un circuito con el tren desplegado, seguidamente a las 20:11 UTC requiere dirigirse a la posición CANAL (OPMOP) y se autoriza ascender a nivel de vuelo FL040 y espera sobre CANAL, a las 20:25 el capitán notifica perdida de potencia, el CTA interroga al Capitán acerca de las intenciones y este notifica que tiene perdida de potencia y no lograra llegar de nuevo a la estación, el CTA consulta si observa algún lugar donde pueda aterrizar a lo que responde que ve un lugar al otro lado del lago, esta fue la última comunicación. A las 20:27 la última posición conocida de la aeronave es en el radial 039, a 15.5 NM de Maracaibo con 100 pies. Se realizaron múltiples llamados por parte del CTA sin respuesta. Seguidamente se activaron protocolos pertinentes. La aeronave se hundió en el lago

Aproximadamente a 15.67NM del Aeropuerto La Chinita, el Capitán logró nadar hasta la orilla, resultando ileso.

En la imagen inferior se observa la ruta de la aeronave y el posible punto donde comenzó la perdida de potencia.

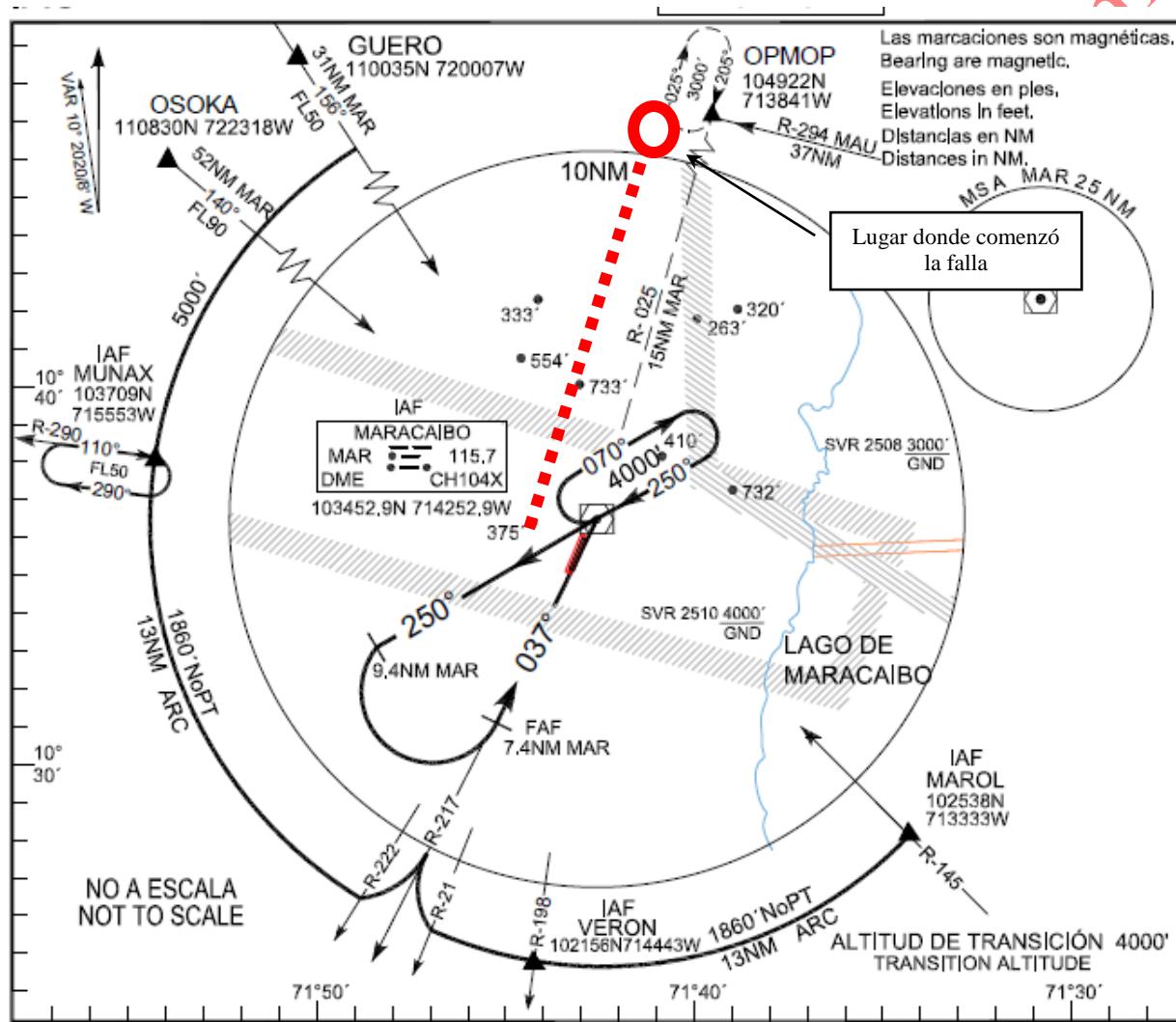


Imagen 1 Imagen referencial ruta seguida por el YV1560

Fuente: Investigador encargado. Año: 2025.

http://



En la imagen 2, observamos la posición referencial de donde se hundió la aeronave y el lugar hasta donde nadó el piloto.

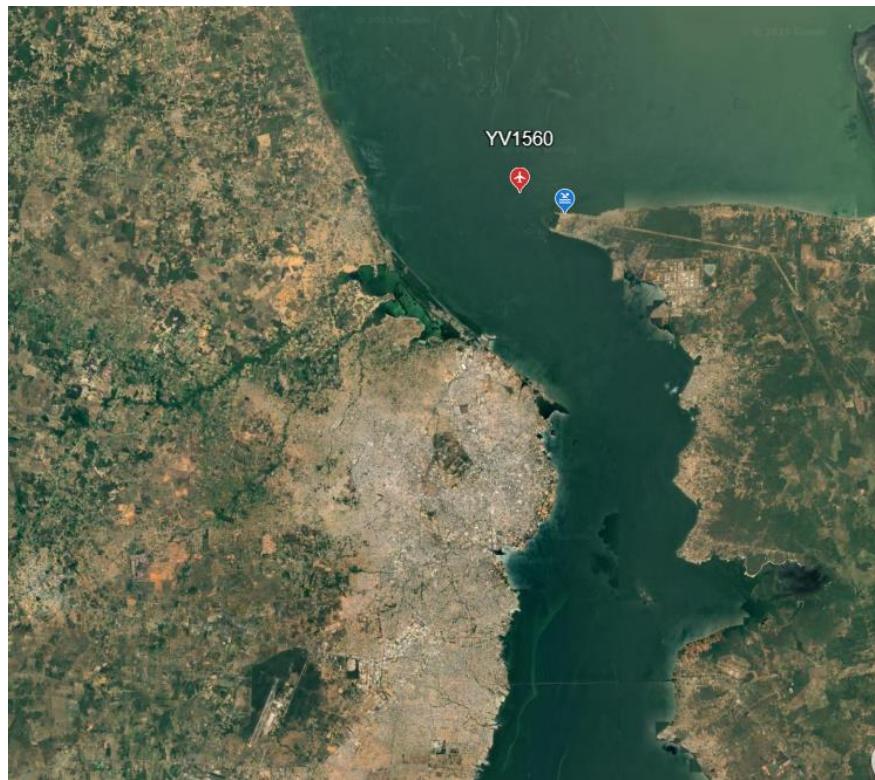


Imagen 2 Imagen referencial de la posición del YV1560.

Fuente: Google Earth. Año: 2025

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 las últimas OMAC que ejecutaron los mantenimientos reposan en el expediente del caso.



Imagen 3 Aeronave YV1560.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025





informes /

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD (Certificate of Airworthiness)		
1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV1560	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) PIPER AIRCRAFT CORPORATION / PA-32RT-300 NORMAL	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 32R-7980035
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACIÓN GENERAL - USO CORPORATIVO	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, manténgase su marcha 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: (Date of issue) 07/MAR/2024	Firma: LEONARDO ALBERTO BRICENO DUDAMEL (Signature) PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	CEA-07-30-31-0048-2006 Rev 2
<input type="checkbox"/> Certificado en original (Certificate in original)		<input checked="" type="checkbox"/> Renovación de Certificado (Renewal of Certificate)
Certificado que anula el emitido con el N° de Control: (Certificate that cancels original one with Control N°) De fecha: (Dated)		

Imagen 4 Certificado de Aeronavegabilidad YV1560.

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

La aeronave es monomotor terrestre propulsado por un motor modelo IO-540-K1G5D, fabricado por AVCO LYCOMING AIRCRAFT ENGINE

Datos sobre la aeronave

Marca: PIPER AIRCRAFT INC

Modelo: PA-32RT-300

Serial: 32R7980035

Año de Fabricación: 1978

Nº del Certificado Tipo: 23SO

Asientos (capacidad): 1 piloto + 6 pasajeros

Certificado de Matrícula

Número: 006943

Fecha de Expedición: 04/07/2017

Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 015548

Fecha de Expedición: 07/MAR/2024

Fecha de Vencimiento: 06/MAR/2027

Categoría: Aviación general / Uso Corporativo



Registros de mantenimiento (casco)

Fecha del último chequeo general de las superficies de control y corrida de motores: 17/11/2025
Horas totales en el último chequeo: 3738.3 hrs.

La organización de mantenimiento encargada de la realización de los mantenimientos de la aeronave es la Organización de Mantenimiento Certificada **OMAC N° 687 S&S AERO ZULIA C.A.**, ubicada en el Aeropuerto Internacional La Chinita, Maracaibo, estado Zulia.

El piloto al mando con 48 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Privado emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- **Monomotores Terrestres / Single Engine Land (172 / PA32) 06/11/2025**

Para el momento del suceso el Capitán contaba con aproximadamente 5773.18 horas totales de vuelo. Poseía licencia de TLA, emitida por la Autoridad Aeronáutica Italiana (ENAC).

En fecha 03/11/2025 presentó evaluación teórica para Convalidación de Licencia Pilotos Privado, en esa misma fecha se emitió licencia provisional de entrenamiento para efectuar prueba práctica.

En fecha 05/11/2025 se realizó el chequeo obteniendo resultados favorables.

En fecha 06/11/2025 se emitió licencia de piloto privado-avión con la habilitación clase Monomotores terrestres en la aeronave Cessna C172.

En fecha 02/12/2025 se otorgó la habilitación en la aeronave PIPER PA32 con verificación de competencia.

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.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.
- Documentos consignados para la renovación del certificado de aeronavegabilidad.

2. Se solicitó copias de los siguientes Documentos de la tripulación a la autoridad Aeronáutica:

- Licencias, habilitaciones y registros para la obtención de la licencia de la tripulación.



- Certificado médico del tripulante.
- Evaluación Médica certificada.

3. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a los Servicios a la Navegación Aérea, a través de la comunicación:

- Registros de las comunicaciones de los Servicios a la Navegación Aérea de la hora del suceso.
- Plan de vuelo y manifiesto de pasajeros.
- Copia del Strip, Registro oficial e informe del CTA.

4. Se realizó la revisión de los registros de mantenimiento solicitados a la OMAC, cumpliendo con lo recomendado por el fabricante, el último chequeo de mantenimiento realizado fue el 17/11/2025, bajo la orden de trabajo N° 105.

acumulados

S & S AERO ZULIA, C.A Organización de Mantenimiento Aeronáutico OMAC-N N°687			
ORDEN DE TRABAJO			
Formato GM-013 Edición: 2 Fecha: 10/03/2025			
FECHA:	17/11/2025		
1. N° O.T.	2. MATRICULA	3. FABRICANTE	4. MODELO
105	YV1560	PIPER AIRCRAFT CORPORATION	PA-32RT-300
5. SERIAL	6. A/C HORAS	7. ATERRIZAJES (Lndg)	8. TACÓMETRO
32R-7985035	3738,3	-	279,3
DATOS DEL CLIENTE			
9. CLIENTE		10. TELÉFONO (S)	
AERO YV1560, C.A		CALLE CALLE 74 CASA CASA 74-15 SECTOR SECTOR TIERRA NEGRA MARACAIBO ZULIA ZONA POSTAL 4001	
11. Correo Electrónico:		-	
12. SERVICIO A REALIZAR COLOQUE AQUÍ UNA DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA TAREA A REALIZAR. ANEXE HOJAS ADICIONALES DE SERVICIOS NECESARIO			
1. EFECTUAR CHEQUEO GENERAL DE LAS SUPERFICIES DE CONTROL DE LA AERONAVE 2. EFECTUAR CORRIDA DE MOTOR PARA VERIFICACIÓN DE PARÁMETROS			

Imagen 5 Orden de Trabajo YV1560.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025.

- 5. Se realizó entrevista a la tripulación.**
6. En la parte inferior se reflejan los vuelos realizados desde junio hasta la fecha:





RELACION ULTIMOS VUELOS YV1560	
FECHA	TIEMPO TOTAL (MIN)
24/06/2025	20
01/07/2025	19
04/09/2025 Corrida de motores	16
08/09/2025 Corrida de motores	16
17/11/2025 Corrida de motores	16
19/11/2025	Corrida no efectuada
06/12/2025	50

7. Se realizó la evaluación del cálculo de combustible, evidenciándose que la misma disponía de combustible para el vuelo planificado. El último abastecimiento de combustible registrado fue en el mes de mayo de 2025 por 400 litros, la solicitud fue realizada a través de la OMAC responsable para la realización de corridas de motores, encendido y vuelos de comprobación para la culminación de la orden de trabajo N°086, la cual incluía:

- Inspección de 500 horas
- Inspección de 1.000 horas
- Mantenimiento por condición de motor reciproco
- Estudio de AD-2020-26-16 Wing spar
- Estudio de AD 2022-03-15 Fuel Quantity indicator
- Estudio de AD 2024-14-03 Autopilot system
- Efectuar remoción de los siguientes equipos para ser enviados a reacondicionamiento:
 - ✓ Alternador
 - ✓ Arranque
 - ✓ Fuel divider
 - ✓ Magneto dual
 - ✓ Gobernador de hélice
 - ✓ Efectuar remoción de mangueras de goma del motor para ser reemplazadas



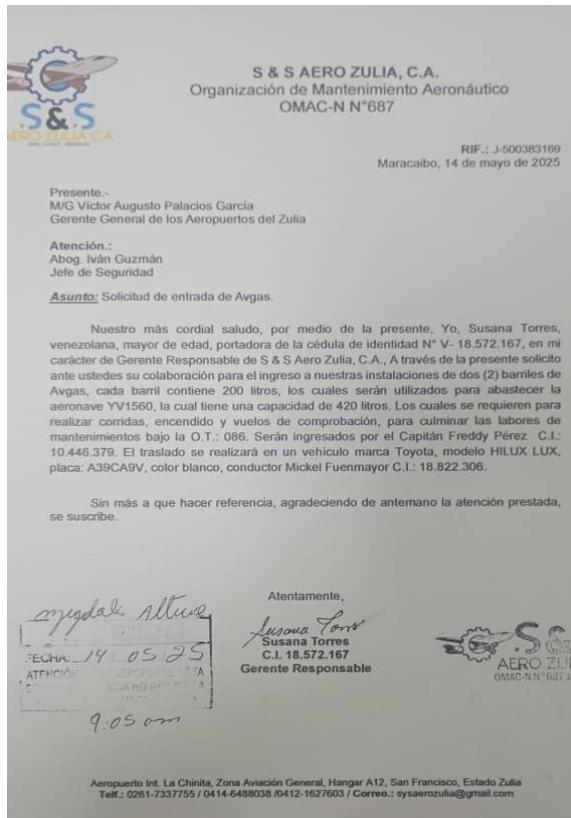


Imagen 6. Última Solicitud de Combustible YV1560.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025.

En la parte inferior se realiza el cálculo estimado de combustible que podía disponer la aeronave durante el suceso.

http://www.mpprt.gov.ve



RELACION POR ENCENDIDOS DE CORRIDAS Y VUELOS

TOMANDO EN CUENTA EL AVION QUEDO LLENO SEGUN CARTA DE SUMINISTRO 400 LITROS

FECHA	94 GLS	PORCENTAJE DE MEZCLA			TIEMPO T	T. Vuelo	Corrida	Enc y Rodaje
		AL 55%	AL 65%	AL 75%				
6/4/2025		4.00	4.60	5.30	20 Minutos	4 minutos	8 minutos	8 minutos
7/1/2025		3.80	4.40	5.00	19 minutos	3 minutos	8 minutos	8 minutos
9/4/2025		3.20	3.70	4.30	16 minutos	0 minutos	8 minutos	8 minutos
9/8/2025		3.20	3.70	4.30	16 minutos	0 minutos	8 minutos	8 minutos
17/11/25		3.20	3.70	4.30	16 minutos	0 minutos	8 minutos	8 minutos
19/11/25		0.00	0.00	0.00	0	0	0	0
12/6/2025		10.00	11.70	13.30	50 minutos	15 minutos	5 minutos	30 minutos
TOTAL USADO		27	32	36.50				
TOTAL RESTA		66.6	62.2	57.5				

Imagen 7. Relación de consumo de combustible YV1560.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025.

Factores Contribuyentes:

En base a la información descrita anteriormente, podemos observar que la aeronave voló el 01 de julio y posteriormente el día del accidente, casi 6 meses sin volar; Es importante resaltar lo establecido en la siguiente Circular **solo como referencia**; (Circular de asesoramiento condiciones y limitaciones para la solicitud del certificado de aeronavegabilidad especial en la modalidad de permiso de vuelo especial PVE) aunque la aeronave se encontraba en el límite de los 6 meses:

3.1.7 Para efectos de un vuelo de comprobación, la solicitud deberá realizarse cada vez que la

Aeronave se ajuste a lo indicado a continuación;

f) Haya permanecido sin volar por más de **seis (6) meses**.

Ninguna aeronave deberá realizar cualquier vuelo de comprobación, hasta que se demuestre en tierra, a través de pruebas o inspecciones, que el mantenimiento, reparaciones o alteraciones realizadas no ha cambiado apreciablemente las características de vuelo o afectado sustancialmente la operación de la aeronave. Asimismo, deberá existir en los registros de vuelo y mantenimiento una declaración por parte de la organización de mantenimiento aeronáutico donde se indique que la aeronave se aprueba para el vuelo y está en condición de realizar una operación segura, para posteriormente, si así lo demuestra, retornarla al servicio. Los vuelos de comprobación son a cuenta y riesgo del propietario u operador de la aeronave.

Es importante destacar que se registraron 3 corridas de motores. Por lo antes expuesto nos podría indicar que varios factores pudieron haber afectado el funcionamiento de la aeronave entre los cuales podemos destacar:

- Acumulación de agua en los tanques.
- Resecamiento de los sellos y diafragmas, estos diafragmas pierden elasticidad (se vuelven rígidos o quebradizos). Al exigir potencia, el diafragma no flexiona correctamente para Enriquecer la mezcla. El servo no entrega la presión de combustible requerida (Fuel Flow inestable), causando pérdida de potencia.
- Las vibraciones de las corridas pudieron haber soltado partículas de sedimento o gomas adheridas a las paredes de los tanques y tuberías, movilizándolos hacia el gascolator o los filtros, dejándolos listos para causar una obstrucción total en el momento en que se aplique la alta potencia.
- Aceite degradado o sucio. Si no se cambió el aceite antes de las corridas, el aceite viejo retiene contaminantes y ácido. Las corridas movilizan estos contaminantes. El aceite pierde eficacia protectora, causando sobrecalentamiento y, en casos extremos, una falla catastrófica.

Es importante destacar que previo, al vuelo debe realizarse el drenaje indicado por el fabricante, el capitán al mando durante la entrevista notificó haberlo realizado.



FUEL TANK DRAIN

Imagen 8 Procedimiento de drenaje. YV1560.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025.

http://k



4.5 NORMAL PROCEDURES CHECK LIST

PREFLIGHT CHECK

Control wheel	release belts
Master switch	ON
Fuel quantity gauges	check
Master switch	OFF
Ignition	OFF
Exterior	check for damage
Control surfaces	check for interference - free of ice, snow, frost
Hinges	check for interference
Wings	free of ice, snow, frost
Stall warning	check
Navigation lights	check
Fuel tanks	check supply visually, sound caps
Fuel tank sumps	drain
Fuel vents	open
Main gear struts	proper inflation (4.0 in.)
Tires	check
Brake blocks	check

ISSUED: JANUARY 18, 1978

Imagen 9 Preflight Check. YV1560.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025.

8. Se solicitó al Área de Medicina Aeronáutica una evaluación psicofísica al piloto.
9. Se solicitó al Área de licencias una verificación de competencia en el sistema al piloto.

La Junta investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (JIAAC), realizó coordinaciones con el propietario de la aeronave para el reflote de la misma con el fin de realizar las experticias correspondientes, sin embargo, notificaron que no es posible realizarlo. **Por los motivos antes expuestos no es posible determinar el factor causal del accidente.**

informes/





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° 040/2025., 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, 26 de diciembre 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://W

