

# INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE  
LOC - I

MATRÍCULA: YV3217

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA

AIRCRAFT COMPANY

MODELO: 500

SERIAL: 500-0187

EXPLOTADOR: AUTOMAQUINARIAS OCCIDENTALES,  
C.A.

LUGAR: ULTIMA TRAZA RADAR 10°36'27" N  
066°47'12" W

FECHA: 03/06/2025

HORA: 23:57 UTC



JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES



## INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

### JIA EXPEDIENTE N° 016/2025

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°016/2025**. 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 junio de 2025, la aeronave matrícula **YV3217**, fabricada por: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **500**, fue cargado el plan de vuelo a través del terminal CADAS del Comando de Operaciones de Defensa Aeroespacial Integral (CODAI), con ruta desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, (SVMI) Maiquetía, estado La Guaira con destino al Aeropuerto Internacional General Santiago Mariño (SVMG) estado Nueva Esparta, con 5 personas a bordo (Piloto, Copiloto y 3 pasajeros), y 2 horas 30 minutos de autonomía.

A las 23:48 UTC, la aeronave inicio el rodaje al punto de espera de la pista 09, la tripulación copia la autorización de la torre de control e indica tener 5 personas a bordo y una autonomía de 2 horas 30 minutos, solicita el despegue por la intersección E, realiza el despegue efectivo a las 23:56 UTC.

A las 23:57 UTC, en la frecuencia 120,1 Mhz del Control de Aproximación de Maiquetía en contacto radar se le instruye a la tripulación de la aeronave **YV3217** salida OSMAR y ascenso para nivel de vuelo 190, sin restricciones. La tripulación colaciona las instrucciones del Controlador del Control de aproximación.

A las 23:58:54 UTC el Controlador del Control de aproximación llama a la aeronave y consulta: **“¿TIENE LA CORDILLERA A SU DERECHA A LA VISTA?”**, a las 23:58:56 la tripulación responde **“SI! LA TENGO A LA VISTA”**, seguidamente el Controlador del Control de aproximación instruye: **“SIGA RUMBO OSMAR DEBIDO LO OBSERVO MUY CERCANO A LA LÍNEA DE LA COSTA”**, la tripulación responde a las 23:59:02 UTC: **“CORRIGIENDO POR LA IZQUIERDA OSMAR YV3217”**.

A las 23:59:35 UTC, el Controlador del Control de aproximación notifica: **“YV3217 LO OBSERVO MÁS CERCA DE LA CORDILLERA, VIRE IZQUIERDA RUMBO 070”**, seguidamente la tripulación del YV3217 responde: **“070 POR LA IZQUIERDA YV3217”**.

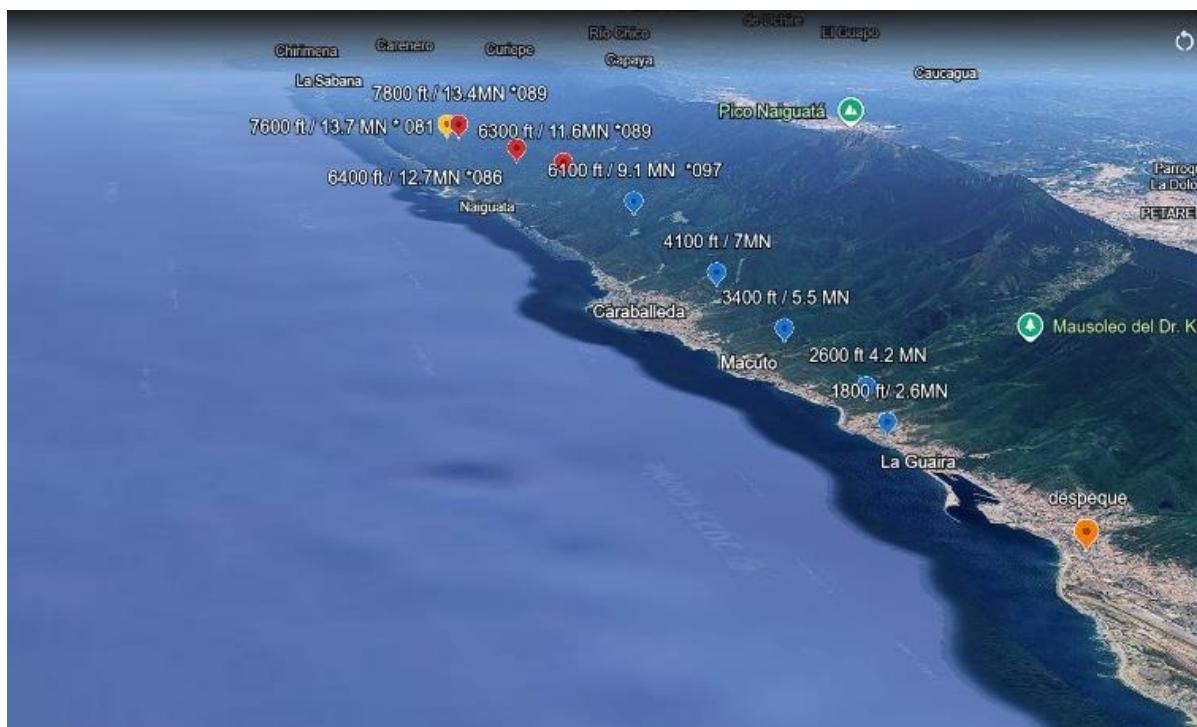
Inmediatamente el supervisor del Control de Aproximación indica: **“AMIGO LO SIGO OBSERVANDO MÁS A LA DERECHA, VIRE POR SU IZQUIERDA DE INMEDIATO”**, a lo que la tripulación responde **“CORRECTO ESTAMOS POR LA IZQUIERDA SEÑOR, ¿COMO ME OBSERVA?”**, el APP responde **“YA LO OBSERVAMOS VIRAR”**, la tripulación responde a las 00:00:14 **“CORRECTO ESTAMOS VIRANDO SEÑORITA”**

A las 00:02:21, el Controlador del Control de aproximación notifica: **“YV3217 CONFIRME ALTITUD QUE ABANDONA Y LA DISTANCIA AFUERA”**, posterior a esto, el Controlador del Control de aproximación, realizó varios llamados a la aeronave sin respuesta, solicitó a otra aeronave que se encontraba en la frecuencia que realizara un puente con el YV3217 para verificar si le copia, sin respuesta. El Control de Aproximación consulta con la aeronave YV3580 las condiciones y si observa algo en el sector, a lo que responde **“LAS CONDICIONES ESTAN COMPLETAMENTE VISUALES CON LA CORDILLERA”**

La última traza radar se observa a las 00:02:21, a 15NM, con 6.500 pies, en ascenso cruzando por el Radial 088 del VOR de Maiquetía. Seguidamente se activan los protocolos correspondientes con el Servicio de Búsqueda y Salvamento, a las 01:19 UTC fue declarada la Detresfa.

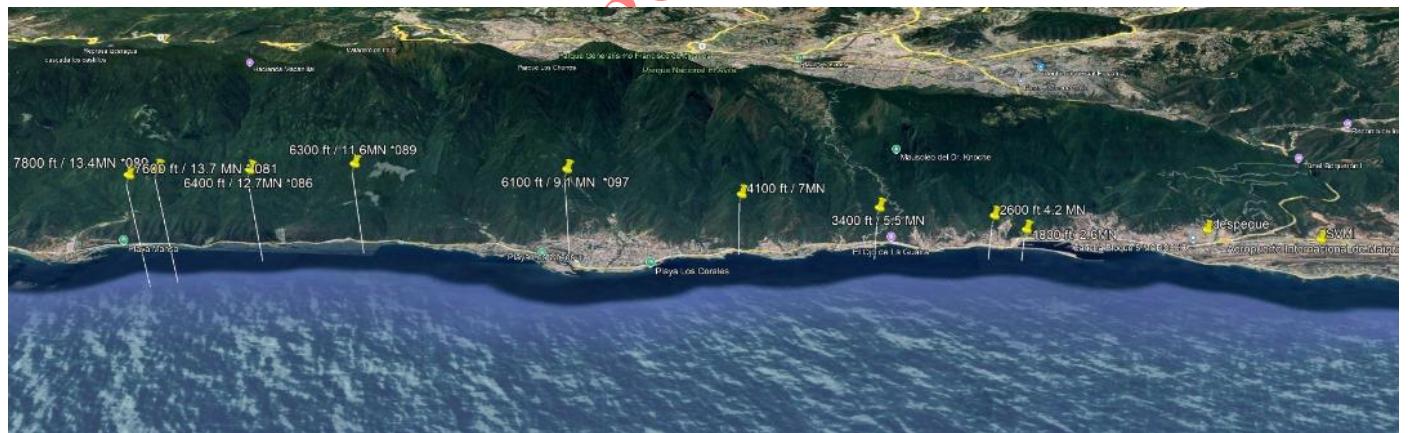
En la imagen inferior se observa la ruta que siguió la aeronave y los niveles de vuelo, el marcador amarillo representa el último contacto radar de la aeronave.





**Imagen 1.** Imagen referencial ruta seguida por el YV3217.

Fuente: Google Earth. Año: 2025.



**Imagen 2.** Imagen referencial ruta seguida por el YV3217.

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. Certificado de Aeronavegabilidad YV3217.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025.

La aeronave es bimotor terrestre propulsado por dos motores turbofan JT15D-1A, fabricado por Pratt & Whitney Canadá, Certificado Tipo Motores: E25EA, Certificado Tipo Aeronave: A22CE emitido por la Federal Administration Aviation (FAA) serial número: 500-0187.

#### Datos sobre la aeronave

Marca: CESSNA AIRCRAFT COMPANY

Modelo: 500

Serial: 500 - 0187

Año de Fabricación: 1974

Nº del Certificado Tipo: A22CE

Asientos (capacidad): 8 (piloto, copiloto + 6 pasajeros)

#### Certificado de Matrícula

Número: 008442

Fecha de Expedición: 12/07/2023

## Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 015302

Fecha de Expedición: 29/08/2023

Fecha de Vencimiento: 29/08/2025

Categoría: Aviación general.

### Registros de mantenimiento (casco)

Fecha de la última inspección de mantenimiento: 21 marzo 2025

Horas totales en la última inspección de mantenimiento: 12.389,9 hrs

Ciclos totales en la última inspección de mantenimiento: 12.750

Horas totales aproximadas al momento de accidente :12.475,11 hrs

### Motores

Marca: Pratt & Whitney

Modelo: JT15D-1A

Certificado Tipo: E25EA

Número de Serial: PC-E 76231 LH / PC-E 76355 RH

Horas totales en la última inspección de mantenimiento Motor LH: 9.392,3 hrs

Ciclos totales en la última inspección de mantenimiento Motor LH: 9.006

Horas totales aproximadas al momento de accidente Motor LH: 9478,1 hrs

Horas totales en la última inspección de mantenimiento Motor RH: 8.997,1hrs

Ciclos totales en la última inspección de mantenimiento Motor RH: 6814

Horas totales aproximadas al momento de accidente Motor RH: 9082,91 hrs



Imagen 4. Aeronave YV3217.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025

La organización de mantenimiento que presento la aeronave para la renovación del certificado de aeronavegabilidad en el año 2023 fue la Organización de Mantenimiento Certificada **OMAC N° 701**



**CORPORATION CITATION SERVICES**, ubicada en el Aeropuerto Internacional Jacinto Lara, Barquisimeto, estado Lara.

La organización de mantenimiento que realizó mantenimientos en el año 2024 fue la Organización de Mantenimiento Certificada **OMAC N° 220 AIRTECH SERVICIOS AÉREOS, C.A**, ubicada en el Aeropuerto Internacional “Oscar Machado Zuloaga” Charallave Estado Miranda.

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave en marzo del 2025 fue la Organización de Mantenimiento Certificada **OMAC N° 643 SERVICIOS FLYTELINe, C.A**, ubicada en el Aeropuerto Base Escuela Mariscal Sucre, Maracay, estado Aragua.

El piloto al mando con 49 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental 23/Ago/2025
- AC / AC95 Capitán / PIC 23/Ago/2025
- C500 Capitán / PIC 23/Ago/2025
- C550 Capitán / PIC 23/Ago/2025
- C501 Capitán / PIC 23/Ago/2025

Para el momento del suceso el Capitán contaba con aproximadamente 5.704 horas totales de vuelo. Poseía certificación médica y licencia de TLA, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes.

El copiloto con 47 años de edad, Poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental 13/Marzo/2026.
- Monomotores terrestres / Single Engine Land (C152) 13/Marzo/2026.
- C500 / C550 Copiloto / SIC 13/Marzo/2026.
- C650 Copiloto / SIC 13/Marzo/2026.
- WW24 Copiloto / SIC 13/Marzo/2026.



Para el momento del suceso el Primer Oficial contaba con aproximadamente 2.540 horas totales de vuelo. Poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial emitidas por la Autoridad Aeronáutica vigentes.

**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, a través de la comunicación N° 038-2025 de fecha: 04 de junio 2025:**
  - 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 a la tripulación a la autoridad Aeronáutica, a través de la comunicación N° 040-2025 de fecha: 04 de junio 2025:**
  - Licencias, habilitaciones y registros para la obtención de las licencias de la tripulación.
  - Certificados médicos de los tripulantes.
  - Evaluación Médica certificada.
- 3. Se solicitó copias de los siguientes Documentos a los Servicios a la Navegación Aérea, a través de la comunicación, a través de la comunicación N° 039-2025 de fecha: 04 de junio 2025:**
  - Registros de las comunicaciones de los Servicios a la Navegación Aérea de la hora del suceso
  - Plan de vuelo y manifiesto de pasajeros.

#### 4. Se solicitaron las condiciones Meteorológicas al Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMEH)

Las condiciones meteorológicas en las imágenes del satélite de espectro infrarrojo del día 03 de junio 2025, al momento del suceso entre las 19:00 y las 20:00 HLV; se puede apreciar en la zona del Accidente, Mar Caribe, Norte de La Guaira, las siguientes condiciones: cielo con escasa nubosidad. El viento en superficie prevaleció del este, con una intensidad de 4 a 5 Km/h. El estado del mar (oleaje) entre 1 y 1,5 mts de altura. Información suministrada por el Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMEH).

#### IMAGENES DE SATÉLITE DEL DÍA MARTES, 03 DE JUNIO DE 2025



Imagen 5. Condición Meteorológica.  
Fuente: INAMEH. Año: 2025.

5. Se realizo entrevistas al personal de Controladores de Tránsito Aéreo de las diversas dependencias (TWR y APP) que mantuvieron comunicación con la aeronave previo al suceso.
6. Se solicito toda la documentación disponible relativa a la aeronave YV3217 a las OMAC's que prestaron servicios de mantenimiento a la aeronave, se realizó auditoría a los documentos y entrevistas al personal encargado de cada una de las Organizaciones de Mantenimiento.

#### A. OMAC N° 701. CORPORATION CITATION SERVICES.

Esta organización de mantenimiento fue la encargada de hacer el trámite para la renovación del Certificado de aeronavegabilidad en el año 2023. Adicionalmente realizó los siguientes trabajos:

- Fase 1
- Fase 2
- Fase 3
- Fase 4
- Fase B
- Fase 13
- Fase 18
- Fase 20
- Fase 34
- Fase 48
- Fase 49
- Fase 53
- Fase 54
- Fase 57
- Fase 59
- Reemplazo de batería principal de la aeronave
- Reemplazo de los neumáticos del tren de nariz y trenes principales derecho e izquierdo
- Estudio de Directivas de aeronavegabilidad

#### B. OMAC N° 220 AIRTECH SERVICIOS AÉREOS, C.A

Airtech realizó en mayo de 2024 la corrección de los siguientes reportes:

- Paralelaje de ambos generadores
- Tren principal derecho se debe ciclar varias veces para que asegure
- Fuel shutoff izquierda inoperativa

En agosto de 2024, se realizó la corrección de los siguientes reportes:

- Luz del generador izquierdo fuera de línea, no apaga
- Efectuar chequeo de paralelo de los generadores y ajustar como sea requerido

En Octubre de 2024, se realizó la corrección de los siguientes reportes:

- Fuga de combustible
- Fuga de presurización
- Revisar sello de puerta
- DME y HSI lado izquierdo inoperativo
- Corregir fuga hidráulica motor RH
- Giro inoperativo
- Ambas banderas nacionales en el estabilizador vertical en mal estado

### C. Sustitución de batería

Se reemplazo la batería Marca: TELEDYNE BATTERY PRODUCTS, P/N 7638-44, serial: G03167490 por la batería Marca: CONCORDE, P/N: RG -380 E44, serial: 70042567.



**Imagen 6. Batería Sustituida**  
**Fuente:** Expediente del caso **Año:** 2024

### D. OMAC N° 643 SERVICIOS FLYTELINE, C.A

La OMAC realizo los trabajos correspondientes a:

Fase 13 – Inspección 100 horas o 3 meses

Fase 18 – 12 meses

Fase 34 – 6 meses



## Fase 53 – 12 meses

## Fase 54 – 3 meses o 200 horas

## Fase 57 – 6 meses

## Fase B – 150 horas

## Inspección Anual 12 meses

Durante la realización de la fase 53, la OMAC Servicios Flyteline Subcontrato a la OMAC N° 670, Grupo Verum C.A, para la Certificación del ELT (Transmisor de Localización de emergencia) e Inspección del Emergency Power Supply, obteniéndose Resultados Satisfactorios durante las pruebas. Para el momento del suceso la batería del ELT se había sustituido hace 3 meses.

**Imagen 7. Orden de Trabajo y Tarjeta de Aprobación de Aeronavegabilidad ELT. Grupo Verum**  
**Fuente:** Expediente del caso **Año:** 2025

ELT que se encontraba instalado en la aeronave, contaba con su oring.



**Imagen 8. ELT instalado YV3217. Grupo Verum**  
**Fuente: Expediente del caso Año: 2025**

**Imagen 9.** Orden de Trabajo Inspección Power Supply.  
Grupo Verum  
**Fuente:** Expediente del caso **Año:** 2025

### E. Combustible.

Se realizó evaluación del abastecimiento de combustible, la aeronave contaba con combustible para realizar la ruta planificada.



**Imagen 10. Abastecimiento de combustible día 02 y 03 de junio 2025**  
**Fuente:** Expediente del caso **Año:** 2025

YV3217	C500	SERIAL 500-0187	CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN RUTA SVPR SVMI SVMG							
CAPACIDAD MAXIMA DE COMBUSTIBLE		544 GALONES - 542 UTILIZABLES		3645 POUND	2059 LITROS					
MOTORES		Pratt & whitney JT1D-1A								
SU VELOCIDAD ENTRE 332 A 355 KTS (EN PROMEDIO)										
CONSUMO PROMEDIO POR HORA DE VUELO		166 GALONES		1112 POUND	628 LITROS					
NOTA: SEGUN BOLETA EXPEDIDA POR PDV DEL DIA 03/06/25 FACTURA 01-1578492 SE SUMINISTRARON		378 GALONES		2535 POUND	1432 LITROS					
RELACION POR TRAMOS CUBIERTOS.										
TOMANDO EN CUENTA EL AVION QUEDO LLENO				TOMANDO ENCUENTA SOLO EL COMBUSTIBLE SUMINISTRADO						
3645 SVPR SVMI SVMI SVMG				2535 SVPR SVMI SVMI SVMG						
CONSUMIDO	1001	56		CONSUMIDO	1001	56				
REMANENTE	2,645	2,589		REMANENTE	1,535	1,479				
DISTANCIA	300NM	12 NM		DISTANCIA	300 NM	12NM				
TIEMPO	54 MINUTOS	3 MINUTOS		TIEMPO	54 MINUTOS	3 MINUTOS				
NIVEL	FL	FL		NIVEL	FL	FL 070				
NOTA: LA DISTANCIA INCLUYE PATRONES, NO ES DE PUNTO APUNTO				NOTA: LA DISTANCIA INCLUYE PATRONES, NO ES DE PUNTO APUNTO						

**Imagen 11. Cálculo de combustible**  
**Fuente:** Expediente del caso **Año:** 2025

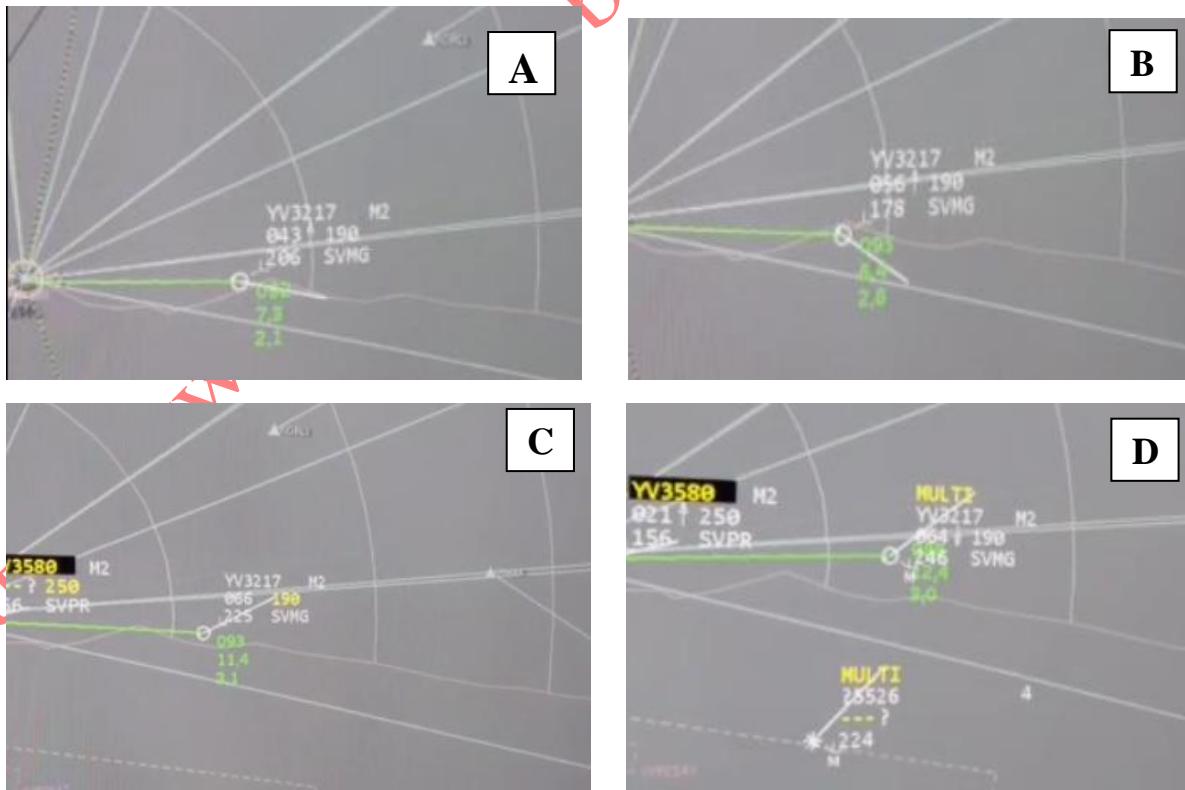


## F. Servicios a la Navegación Aérea.

Se realizo una evaluación a los diferentes servicios involucrados con la aeronave previo al suceso, incluyéndose:

- a. Entrevista a los Controladores de Tránsito Aéreo (CTA) de los servicios de Torre de Control y Control de Aproximación que estuvieron en comunicación con la aeronave YV3217.
- b. Las Radioayudas se encontraban operativas.
- c. El radar de Maiquetía se encontraba operativo al momento del suceso, motivo por el cual el Control de Aproximación tenía vigilancia radar a todas las aeronaves.
- d. Los equipos de comunicaciones para las frecuencias de la Torre de Control y Control de Aproximación se encontraban operativos.

En las imágenes de la parte inferior podemos observar las pantallas de Revisualización radar del Control de aproximación (APP). En la imagen A, se observa el primer momento cuando la aeronave se desvía hacia la cordillera, en la imagen B la aeronave está mucho mas cerca de la cordillera, en la imagen C refleja cuando comienzan a corregir el rumbo hacia la izquierda y la imagen D es el ultimo contacto radar que se tiene con el YV3217.



**Imagen 12. Pantallas Revisualización radar APP**  
Fuente: Expediente del caso Año: 2025

De acuerdo a la información analizada en la Revisualización del radar y las grabaciones del Control de Aproximación, vinculados al seguimiento de la trayectoria del YV3217, se puede observar que la aeronave no mantuvo la trayectoria correspondiente a la salida instrumental normalizada (SID), autorizada y vigente, sin embargo, la dependencia ATC mantuvo la vigilancia e instruyó en varias oportunidades a la tripulación para que realizara las correcciones de navegación para dirigirse hacia la salida normalizada y por ende la ruta de vuelo.

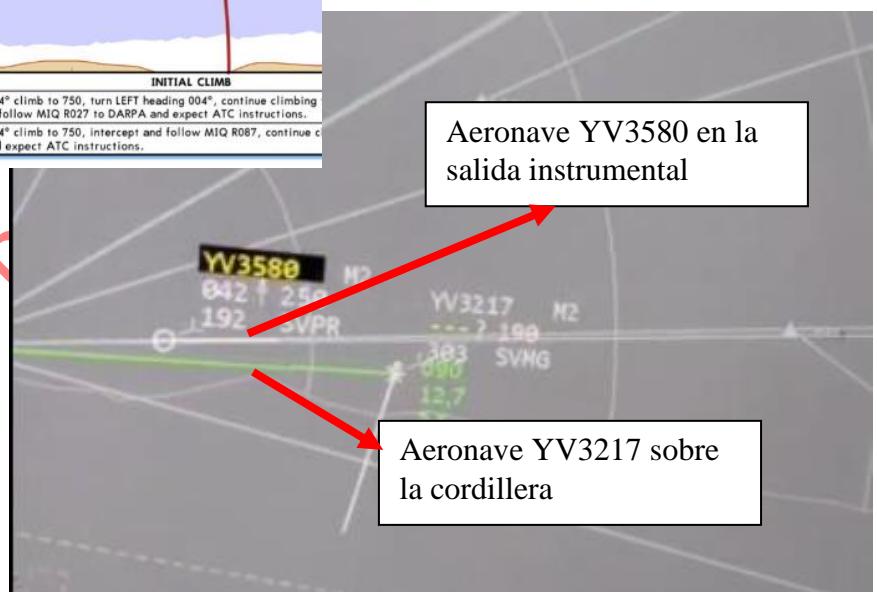
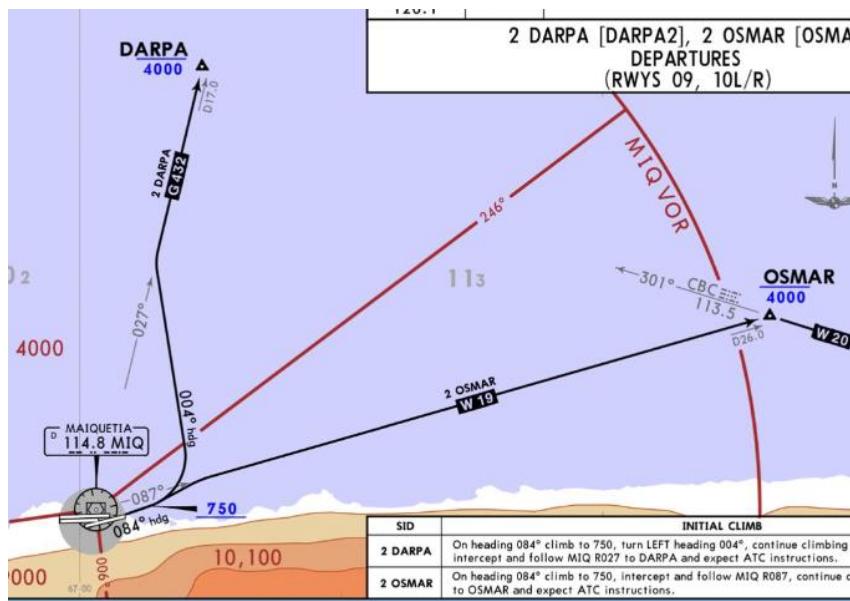
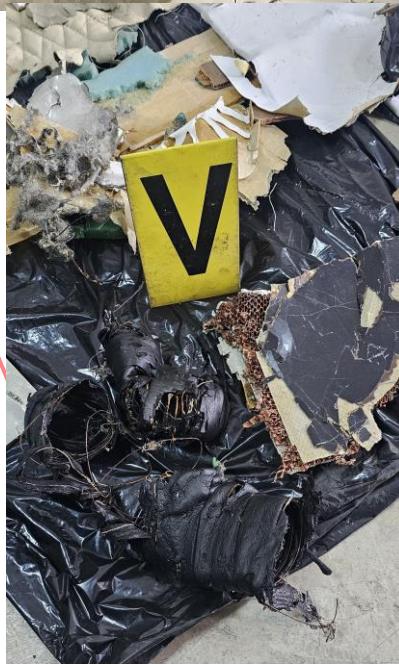


Imagen 13. Salida instrumental Vs Pantalla Revisualización radar APP  
 Fuente: Expediente del caso Año: 2025

### G. Restos ubicados

Durante el proceso de búsqueda se lograron ubicar restos de tapicería que corresponden a parte de las ventanas, el techo interno de la cabina de pasajeros y goma espuma de los muebles de los asientos de pasajeros.



**Imagen 14.** Restos de la aeronave  
**Fuente:** Investigador encargado **Año:** 2025



Imagen 15. Restos encontrados vs cabina de la aeronave.

Fuente: Investigador encargado Año: 2025



La tapicería encontrada coincide con la de la aeronave.



<http://www>

**Imagen 16.** Restos encontrados vs cabina de la aeronave  
**Fuente:** Investigador encargado **Año:** 2025

La forma de la goma espuma recuperada coincide con la instalada en la aeronave.



http://www

**Imagen 17.** Restos encontrados vs cabina de la aeronave  
**Fuente:** Investigador encargado **Año:** 2025



Los restos coinciden con estas zonas de la aeronave



**Imagen 18.** Restos encontrados vs cabina de la aeronave  
Fuente: Investigador encargado Año: 2025



La forma de la goma espuma recuperada coincide con la instalada en la aeronave

**Imagen 19.** Restos encontrados vs cabina de la aeronave  
**Fuente:** Investigador encargado **Año:** 2025

*http://www.m*  
*:aac/informes/*





Es factible que el resto de goma recuperada sea de este asiento, debido a que la batería se encuentra instalada del lado izquierdo de la aeronave. En la parte posterior de la goma se encontró una porción de batería incrustada.

**Imagen 20.** Restos encontrados vs cabina de la aeronave  
**Fuente:** Investigador encargado **Año:** 2025

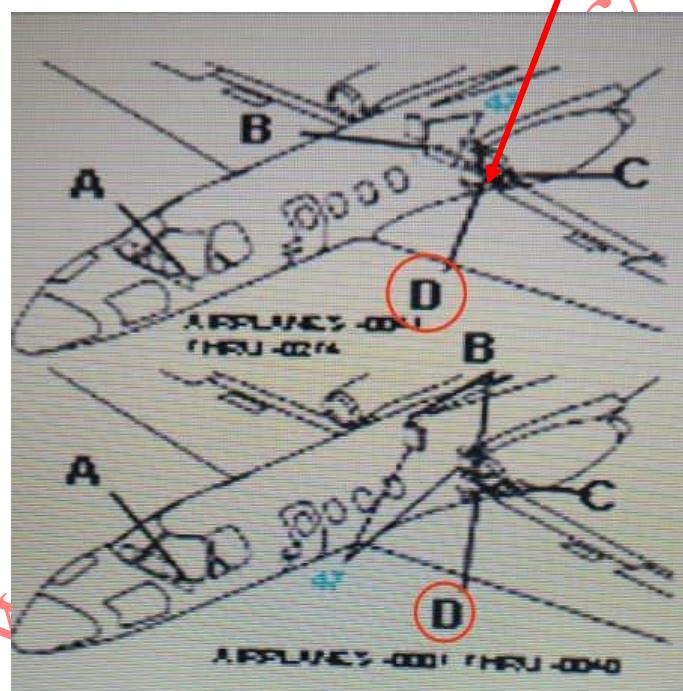
Fue ubicada una parte de la batería, el serial coincide con la batería instalada el 13 de diciembre de 2024.



**Imagen 21. Parte de batería recuperada**  
**Fuente:** Expediente del caso **Año:** 2025



**Imagen 22. Parte de batería recuperada**  
**Fuente:** Expediente del caso **Año:** 2025



<http://www>

Imagen 23. Referencia ubicación de la batería  
Fuente: Expediente del caso Año: 2025



La distancia entre el asiento donde se encontró la porción de la batería y la batería es aproximadamente 1 metro, entre ellos se encontraba instalada una pared de fuego (pared de separación), el espacio donde se instala la batería es una zona no presurizada de la aeronave. En la parte posterior de los asientos hay un espacio para las maletas.



**Imagen 24. Referencia espacio entre la pared de fuego y el asiento**  
Fuente: Expediente del caso Año: 2025



corones/



Porción de alfombra recuperada coincide con el  
patrón de la alfombra que se encontraba instalada  
en la aeronave.

*http://www.mpt.gob.ve*

**Imagen 25.** Restos encontrados vs cabina de la aeronave  
**Fuente:** Investigador encargado **Año:** 2025





Porción de tapicería recuperada similar a la instalada en la aeronave.

**Imagen 26.** Restos encontrados vs cabina de la aeronave  
**Fuente:** Investigador encargado **Año:** 2025

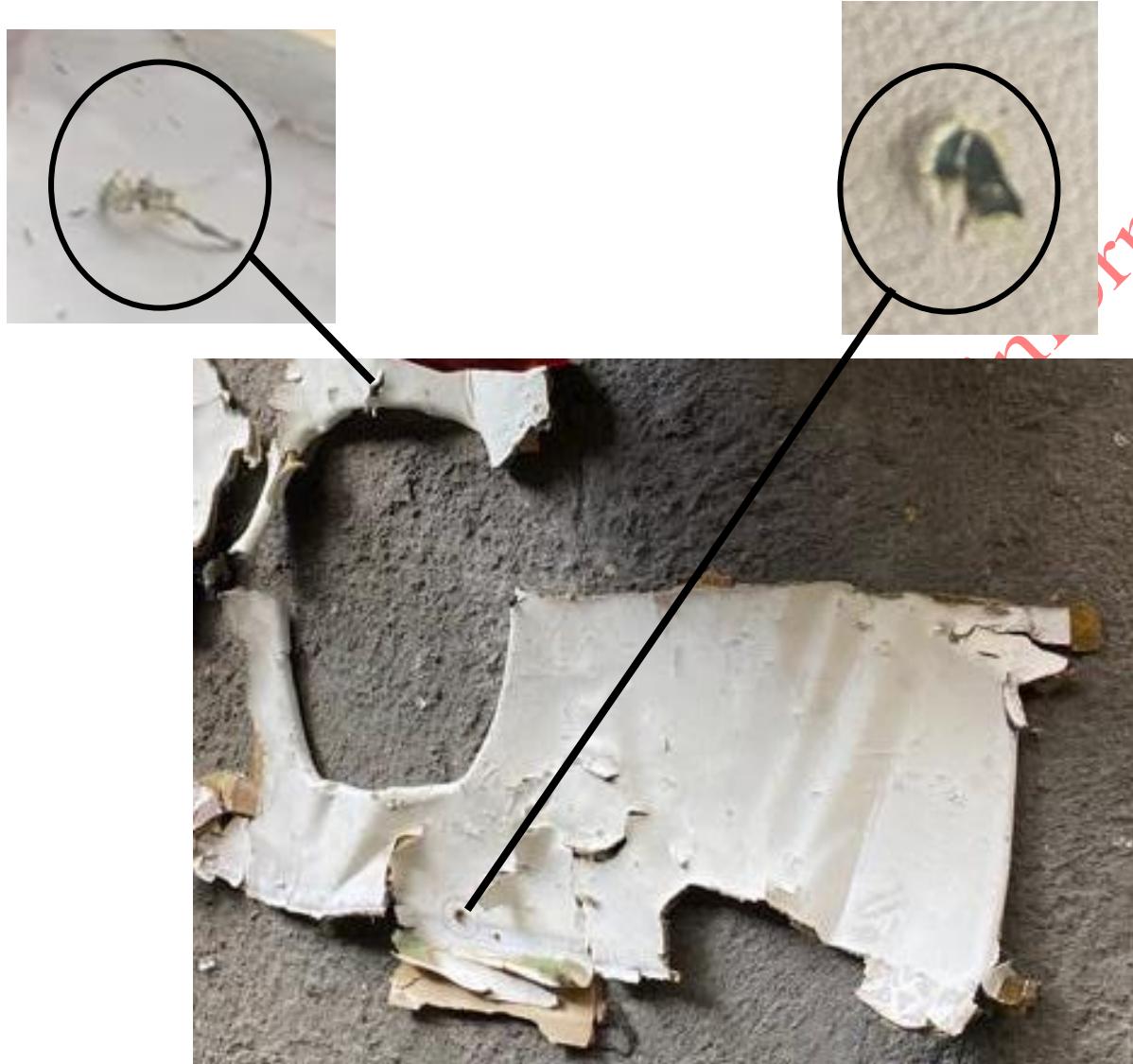


Esta porción de la aeronave recuperada coincide con el lateral señalado en la parte superior.

<http://www.mpprijac/informes/>

**Imagen 27.** Restos encontrados vs cabina de la aeronave  
**Fuente:** Investigador encargado **Año:** 2025





Se ubicaron restos metálicos incrustados en la tapicería, los mismos contenían fibras capilares las cuales serán remitidas al Servicio Nacional de Medicina y Ciencias Forenses para la identificación.

**Imagen 28.** Restos encontrados  
Fuente: Investigador encargado Año: 2025





DUCTERIA DE AIRE ACONDICIONADO INSTALADO EN  
LA AERONAVE



La porción de ducteria recuperada coincide con las características (tamaño y color) del ducto del aire acondicionado.

**Imagen 29. Porción de ductería recuperada**  
Fuente: Expediente del caso Año: 2025





**Imagen 30. Pertenencias recuperadas de la tripulación**  
Fuente: Expediente del caso Año: 2025





**Imagen 31. Objetos recuperados**  
Fuente: Expediente del caso Año: 2025

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental, quedando pendiente la ubicación y reflote de la aeronave para la determinación del factor causal del accidente. Es importante destacar que la aeronave no contaba con Registrador de Voz de Cabina (CVR), el cual no es mandatorio para este modelo de aeronave.

#### **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° 016/2025., 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, 03 de julio de 2025

<http://www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/>



#### 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](mailto: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://

