

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE
SCF/PP**

MATRÍCULA: YV2385

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: 172G

SERIAL: 17253754

EXPLOTADOR: PRIVADO.

LUGAR: PUEBLO CANOABO ESTADO CARABOBO.

FECHA: 05/02/2026

HORA: 17:07 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 005/2026

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°005/2026**. 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 05 de febrero de 2026, la aeronave matricula **YV2385**, fabricada por: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **172G**, despegó a las 15:30 UTC desde La base escuela Mariscal Sucre ubicada en Boca de Rio Estado Aragua (SVBS), con destino al Aeropuerto Internacional Gral. Jacinto Lara de Barquisimeto ubicado en el Estado Lara, con dos (2) personas a bordo (piloto y copiloto). Luego del despegue y ascenso inicial el vuelo se desarrolló conforme a los estándares previstos La navegación, se llevó a cabo en condiciones de vuelo visual (VFR) sin que se reportaran anomalías en la trayectoria, con un nivel de vuelo visual de 4.500FT, ya en contacto con la Torre de Control de Valencia y transcurrido unos 10 minutos de vuelo el Cap. es instruido para realizar la transferencia de control con el APP de Barquisimeto (SVBM) el Cap. al mando notifica que iniciará viraje rumbo Noroeste con el fin de sobrevolar el Aeropuerto de San Felipe (SVSP), en condiciones de vuelo visual y de ahí continuar hasta Barquisimeto, al entrar al Valle de Canoabo luego de aproximadamente 30 minutos de vuelo, el motor empieza a presentar fluctuaciones de moderadas a fuertes en sus RPM, acompañada de fuertes detonaciones en el tubo de escape para luego apagarse. De inmediato el Cap. al mando intenta el reencendido en varias oportunidades aplicando los procedimientos establecidos en el manual y en la lista de chequeo sin obtener resultados satisfactorios, por lo que decide realizar un descenso de emergencia, notifica al Control de



Aproximación de Barquisimeto sobre la situación pero debido a la orografía del terreno no fue posible la comunicación, durante el descenso de emergencia el piloto al mando y el copiloto buscaron la mejor zona para realizar un aterrizaje forzoso, siguiendo con las instrucciones descritas en la lista de chequeo proceden a realizar un maniobra de descenso en espiral, combinada con una precisión 180° manteniendo la velocidad de planeo, la tripulación al mando visualiza el lugar donde aterrizar la aeronave para evitar lesiones y el menor daño posible, al aterrizar en la mencionada zona corre aproximadamente 50 mts para luego capotear debido a que, por lo irregular del terreno el tren de nariz cae en un bache, perdiendo la estabilidad quedando la aeronave invertida, Resultando la tripulación ilesa y la aeronave con daños leves, el terreno escogido para realizar el aterrizaje forzoso fue posteriormente identificado como la Hacienda El Alto en la localidad de Canoabo ubicado en el Estado Carabobo.

La aeronave está equipada con un motor Teledyne Continental O-300-C de seis cilindros opuestos horizontal y refrigerado por aire, tipo de combustible Avgas Serial 32085d-5-C. Categoría: Aviación General-Privado. El peso máximo de despegue es de 1.043 Kg.

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).

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
(Certificate of Airworthiness)

Nº de Control: **016341**

| | | |
|---|---|--|
| 1. Nacionalidad y matricula: (Nationality and registration marks) YV2385 | 2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) CESSNA AIRCRAFT COMPANY / 172G NORMAL | 3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 17253754 |
| 4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION GENERAL - PRIVADO | 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 y que 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 considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).

Fecha de otorgamiento: **22/DIC/2025**
(Date of issue)

Firma: **Presidente Presveles Martínez**
(Signature)
PRESELES MARTÍNEZ
PRESIDENTE DE GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA

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 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, 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 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: _____
(Date)

Imagen 1 Certificado de Aeronavegabilidad YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

La organización de mantenimiento encargada de la realización de los mantenimientos de la aeronave es la Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N° 689 AEROJET SERVICES, C.A., ubicada en la Base Aérea Escuela “Mariscal Sucre”, hangares de CABISOAVIA N° H17 Boca de Río, Maracay Estado Aragua, Venezuela.

El piloto al mando con 63 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Aviación emitidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula (INAC), conforme a la normativa internacional vigente y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental/instrumental Flight 24/Abr/2026
- Monomotores Terrestres/Single Engine Land (C172, C150, C182) 24/Abr/2026.

Para el momento del suceso el Capitán Poseía certificación médica y licencia, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes.

El copiloto al mando con 29 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Aviación 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 (C150) 19/Ene/2027.

Para el momento del suceso el Copiloto Poseía certificación médica y licencia, emitidas por la Autoridad Aeronáutica (INAC) vigentes.

Las condiciones meteorológicas eran CAVOK.

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.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Homologación Acústica.
- Estación de Radio.



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

- Licencias.
- Certificados médicos.
- Copias de las bitácoras.
- Plan de vuelo.

3. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la OMAC N° 689, C.A.

- 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 con los TMA de la OMAC la inspección de la aeronave.

5. Se realizó con los TMA de la OMAC la inspección del motor.

6. Se realizó inspección Boroscópica.

7. Se realizó la entrevista a la tripulación.

8. Se realizó el registro fotográfico.

9. Se entregó cesión de custodia temporal para traslado N°006-2026.





Imagen 2. Referencia del área de aterrizaje YV2385.

Fuente: Google Maps. Año: 2026.



Imagen 3. Aterrizaje del YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 4. Aterrizaje YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.



Imagen 5. Aterrizaje YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.





Imagen 6. Aterrizaje YV2385
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 7. Aterrizaje YV2385.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 8. Capoteo de la aeronave posterior al aterrizaje YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 9. Trayectoria de la aeronave YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 10. Trayectoria del YV2385
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 11. Bache donde entro el tren de nariz lo que ocasionó el capoteo de la aeronave.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 12. Daños de la aeronave YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 13. Daños en el fuselaje YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 14. Daños en el Empenaje YV2385.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 15. Daños en el Empenaje YV2385.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Imagen 16. Daños en la hélice (Deformada) YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Imagen 17. Viga transversal plano izquierdo doblada YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



Los indicadores de cantidad de combustible (Gage-Fuel Quantity) y amperaje (Ammeter) indicados por el fabricante de la aeronave son los siguientes:

| | | | | | |
|----------------|---------------------------|----------------------|---|---|---|
| 0513144-15 | PANEL ASSEMBLY-INSTRUMENT | USED WITH OIL COOLER | 1 | J | K |
| 0513144-18 | PANEL ASSEMBLY-INSTRUMENT | USED WITH OIL COOLER | 1 | J | K |
| AN51364R | ATTACHING PARTS | | | | |
| AN51364R | SCREW | | 2 | | |
| AN51364R | SPACER | | 2 | | |
| AN51364R | WASHER | | 2 | | |
| AN51364R | NUT | | 2 | | |
| -31 0513144-14 | GAGE-FUEL QUANTITY | | 1 | J | K |
| -32 0513144-8 | GAGE-OIL PRESSURE | | 1 | J | K |
| -33 0513144-7 | GAGE-OIL TEMPERATURE | | 1 | J | K |
| 0513144-7 | GAGE-OIL TEMPERATURE | USED WITH OIL COOLER | 1 | J | K |
| 0513144-17 | GAGE-OIL TEMP | | 1 | J | K |
| AN51364R | M-NING OIL TEMP | | 1 | J | K |
| -34 0513051-R | LIGHT-CHARGE INDICATOR | | 1 | J | K |

Imagen 18. Manual del fabricante Gage-Fuel Quantity número de parte 0513144-14

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026

| | | | | | |
|-------------|---------------------------------|---------------------------|---|--|---|
| 51319-1 | INDICATOR-VERTICAL SPEED | ALTERNATE | 1 | | |
| AN51364R12 | ATTACHING PARTS | | | | |
| AN51364R12 | SCREW | | 4 | | |
| -38 51319-1 | AMMETER | | 1 | | D |
| -38 51319-1 | AMMETER | | 1 | | F |
| -39 51320-1 | AMMETER | USED WITH ALTERNATOR ONLY | 1 | | |
| -39 51311-1 | GAGE-CARBURETOR AIR TEMPERATURE | | 1 | | |
| AN51364R12 | ATTACHING PARTS | | | | |
| AN51364R12 | SCREW | | 4 | | |
| AN51364R12 | WASHER | | 4 | | |
| AN51364R12 | NUT | | 4 | | |

Imagen 19. Manual del fabricante Ammeter número de parte 51319-1

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026

Los indicadores de cantidad de combustible (Gage-Fuel Quantity) y amperaje (Ammeter) instalados al momento del incidente: no se observaron marcaciones algunas para verificar su uso aeronáutico, solamente se visualizó la marca Veglia Borletti, sin poder comprobar números de parte.

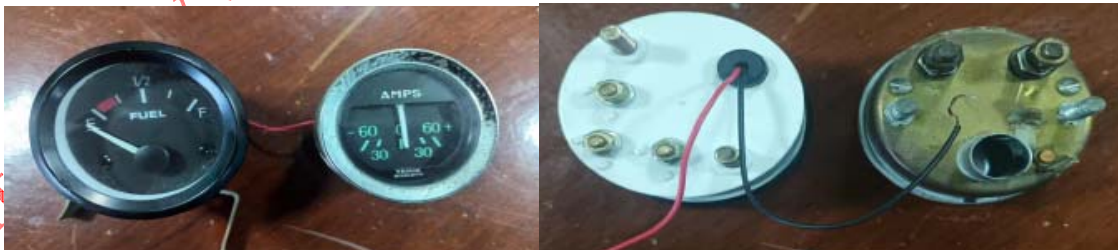


Imagen 20. Indicadores instalados al momento del suceso.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026

Hallazgos en la inspección de la aeronave:

La aeronave se encontraba invertida sobre el terreno;

- Hélice deformada marca McCauley, modelo 1C172/EM7653, serial E17847.
- Estabilizador vertical (Timón direccional) roto.
- Hub de las hélices roto.
- Viga transversal plano izquierdo roto.
- Fuselaje cola roto detrás del mamparo sillas traseras.
- Los indicadores de cantidad de combustible son diferentes a los indicados por el fabricante de la aeronave.
- Generador marca Aerotech, número de parte 1101898, serial 23914.
- Carburador marca Marvel Schebler, modelo MA-3SPA, serial MN16Y102.
- Arranque marca Delco-Remy, modelo 1109656, serial 41177.
- El indicador de amperaje es diferente al indicado por el fabricante de la aeronave.
- Antena VHF rota.
- El panel de instrumentos no presenta cobertura superior (Visera).

Hallazgos en la inspección del motor:

- La renovación del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar (CAE), fue solicitado el 19 de Diciembre del 2025 solicitado por AEROJET SERVICES C.A., OMAC-N 689.
- Junto con la solicitud del CAE, se realizaron las siguientes solicitudes: Permiso de Vuelo Especial (**PVE**) por Comprobación, Licencia de Estación de Radio (**LER**) y Certificado de Homologación Acústica (**CHA**).
- **La aeronave YV2385 tenía sin volar antes de la solicitud de renovación CAE desde el año 2017.**
- Filtro de aire instalado P/N C294510-0210 y en catálogo de partes del motor corresponde el P/N C294510-0301
- Presenta cierres plásticos en las gomas de las varillas de empuje de las válvulas, los indicados **en el catálogo de partes del motor corresponden a metálicas** con P/N 536388-1.25.
- Las varillas de empuje de las válvulas presentan rastros de silicona.
- El múltiple de admisión (manifold intake), presenta mangueras **que no corresponden con el catálogo de partes del motor** y se evidenciaron deterioradas.



- Se inspeccionaron con boroscopio los tanques de combustible observándose contaminados y con corrosión.
- Filtro de aceite del motor número 532432 presenta rastros de partículas metálicas y plástico.
- Filtro secundario sin número de parte presenta partículas.
- Cigüeñal P/N 627883F presenta los siguientes límites de servicio Bancada 2.2367 y Viela 1.9256 (Límites establecidos por el fabricante: Bancada 2.2445 y Viela 1.9335), el mismo se encuentra a 0.010 in y presenta rayaduras.
- Piñón del arranque P/N 1109656, serial 41177, presenta desgaste.
- Carcasa del filtro de combustible presenta corrosión.
- La bomba de aceite presenta rayaduras.
- **El Generador** que tenía instalado al momento del incidente era el siguiente; Número de parte 1101898 y número de serial 23914; pero en el control de componentes para el momento de la renovación del CAE el Generador era: Número de parte 110189835A1 y número de serial 3680.
- **El Carburador** que tenía instalado al momento del incidente era el siguiente; Número de parte MA-35PA y número de serial MN16Y102 pero en el control de componentes para el momento de la renovación del CAE el carburador era: número de parte MA6F6 y número de serial 57704.
- No se evidenció orden de trabajo, CCM, para el reemplazo de los componentes anteriormente identificados (Generador y Carburador).
- No se evidenció solicitud de traslado de OMAC.



Características del motor:

- Marca: Teledyne Continental.
- Modelo: O-300-C.
- Serial: 32085D-5-C.
- Horas Totales del motor a la fecha 26/11/2025: **2.202,2 Hrs.**
- Tiempo entre Overhaul por el fabricante: **Cada 1.500 Hrs.**
- Tiempo desde el último Overhaul (2.202,2 – 1.500): **702,2 Hrs.**
- Fecha del último Overhaul: **24 de marzo de 2020.**
- Tiempo entre Overhaul por el fabricante: **Cada 4.380 días (12 años).**
- Tiempo desde el último Overhaul (4.308 Días - 24/03/2020 al 26/11/2025):
2.307 Días.

Por el fabricante el overhaul del motor marca Teledyne Continental, se debe realizar cada 1.500 horas de vuelo acumuladas o 4.380 días que equivalen a 12 años, lo que suceda primero.

<http://www.mpppt.gob.ve/imaac/informes/>



| | | | | | | |
|---|--------------------------------------|--|---------------------------|---|--|--|
| 1. Autoridad Aeronáutica País | | 2. TARIETA DE APROBACION DE AERONAVEGABILIDAD FORMA INAC 33-604 AIRWORTHINESS APPROVAL TAG FORMA INAC 33-034 <input type="checkbox"/> CONFORMIDAD DE FABRICACION (MANUFACTURING CONFORMITY) | | | 3. Numero de seguimiento - Form tracking Number | |
| 4. Nombre y dirección de la organización. Organization Name and address AIRCRAFT ENGINES, C.A. OMAC-N #668. AEROPUERTO JOSE RODRIGUEZ SAEZ, SAN JUAN DE LOS MORROS. | | | | 5. Orden de trabajo/contrato/factura Work order/Contract/Invoice AE-03-2020-6106 | | |
| 6. Item | 7. Descripción Description | 8. Numero de Parte Part Number | 9. cantidad Qty | 10. Numero de serie serial N° | 11. Estado/trabajo Status /work | |
| 01 | MOTOR CONTINENTAL O-300-C | N/A | 01 | 32015-D-5-C | REACONDICIONADO | |
| 12. Observaciones Remarks EL MOTOR ARRIBA IDENTIFICADO POR MODELO Y SERIAL FUE REACONDICIONADO SIGUIENDO LOS PROCEDIMIENTOS Y NORMATIVAS ESTABLECIDOS POR EL FABRICANTE DEL MISMO: MANUAL DE OVERHAUL PARA O-300 SERIES ENGINES SERIES ENGINES, N° 330613, DE FECHA REVISION: AGO 2011. SE LE EFECTUO LOS SIGUIENTES TRABAJOS: 1. DESENSAMBLAR DEL MOTOR 2. LIMPIEZA QUIMICA Y MECANICA DE TODAS SUS PARTES. 3. INSPECCION DIMENSIONAL. 4. SE INSTALARON CILINDROS NUEVOS 5. SE ENSAMBLÓ EL MOTOR QUEDANDO EN CONDICIONES AERONAVEGABLES EL PRODUCTO AERONAUTICO IDENTIFICADO ARRIBA FUE REACONDICIONADO DE ACUERDO A LA RAV 41 Y A LAS NORMAS DEL FABRICANTE Y ES APROBADO PARA SU RETORNO A SERVICIO. LOS DETALLES PERTINENTES SE ENCUENTRAN ARCHIVADOS EN ESTA ORGANIZACION BAJO LA ORDEN DE TRABAJO N° AE-03-2020-002 SE CUMPLIO CON LOS ADJ. BOLETINES, INSTRUCCIONES Y CARTAS DE SERVICIOS INDICADOS EN LA FORMA INAC 33-001. | | | | | | |
| 13. Se certifica que los ítems identificados arriba fueron fabricados de conformidad con: Certifies the items identified above were manufactured in conformity to: <input type="checkbox"/> Datos de diseño aprobados y están en condiciones de operación segura Approved design data and are in condition for safe operation <input type="checkbox"/> Datos de diseño aprobados especificados en la casilla 12 Non approved design data specified in block 12 | | | | <input checked="" type="checkbox"/> RAV 145 27(a) Conformidad de Mantenimiento RAV 145 27 (a) Release to Service | | <input type="checkbox"/> Otra Regulación, especificada en la casilla 12 other regulation, specified in block 12 |
| 14. Firma autorizada Authorized Signature | | | | 15. No. de Autorización / Aprobación Approval authorization Number OMAC-N 668 | | |
| 16. Nombre Name | | 17. Fecha (dd/mm/aaaa) Date (dd/mm/aaaa) | | 19. Firma autorizada Authorized Signature INYER PERLA TRLS II Mod. Recip. N° 22514376 | | |
| 18. Fecha (dd/mm/aaaa) Date (dd/mm/aaaa) | | 20. N° de certificado /Ref. de la aprobación Certificate/Approval Ref. N° | | 24-03-2020 | | |
| RESPONSABILIDADES DEL USUARIO/INSTALADOR It is important to understand that this certificate is not an automatic authorization for installation. When the user / installer performs work in accordance with the rules of an airworthiness authority different from the authority specified in block 1, it is essential that the user / installer ensures that his authority accepts items from the airworthiness authority airworthiness specified in box 1. The statements of the boxes 18 and 19 must include a certification of the facility found in accordance with national regulations if the user / installer before it can operate the aircraft. | | | | | | |

Imagen 21. CCM del motor por su último overhaul YV2385.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026

Se entregó la cesión de custodia total N° 011/2026.

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° **005/2026**., 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, 25 de febrero 2026.



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 hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

