

# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE SCF/PP

**MATRÍCULA:** YV1665

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** CESSNA AIRCRAFT  
COMPANY

**MODELO:** U206G

**SERIAL:** U20605196

**EXPLOTADOR:** PRIVADO.

**LUGAR:** COMUNIDAD INDIGENA LAS BONITAS.

**FECHA:** 12/05/2026

**HORA:** 16:57 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE  
ACCIDENTES**

## INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 014/2026

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°014/2026**. 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 12 de Mayo de 2026, la aeronave matricula **YV1665**, fabricada por: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **U206G**, presentó plan de vuelo desde el aeródromo de la paragua (SVGA), con destino a la comunidad indígena de Uriman (SVUM), luego de realizar el 360 y chequeo de la aeronave (prevuelo), la aeronave se trasladó a la plataforma de combustible donde se suministraron 240 litros, 120 litros por cada tanque, despegando a las 14:25 UTC, con destino a Uriman el vuelo se realizó con normalidad aterrizando sin novedad a las 15:30 UTC, posteriormente despegó a las 15:50 UTC desde el La Comunidad Indígena de Uriman ubicada en el Estado Bolívar (SVUM), con destino al Aeródromo de la Paragua ubicado en el Estado Bolívar (SVGA), con dos (2) personas a bordo (piloto y un pasajero). Luego del despegue y ascenso inicial el vuelo se desarrolló conforme a los estándares previstos para 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 6.500FT, transcurridos 40 minutos de vuelo y cerca de la Comunidad Indígena Las Bonitas, el Cap. al mando observa una oscilación en el instrumento del **Fuel Flow** ( Que ocurre cuando el sistema que mide o suministra el combustible al motor presenta una anomalía), lo que ocasiona la pérdida de potencia; disminución de las revoluciones del motor (RPM), Inestabilidad; Fluctuaciones severas en el empuje de la aeronave y parada del motor; apagado completo del motor por inanición de combustible, de inmediato el Cap.



al mando aplicó los procedimientos de emergencia establecidos en el QRH (Manual de referencia Rápida) y en la lista de chequeo, sin obtener resultados satisfactorios para el reencendido del motor, por lo que toma la decisión de realizar un descenso de emergencia y proceder hacia la pista de las Bonitas que era la más cercana, pero al observar que no llegaría y durante el descenso de emergencia el piloto al mando buscó la mejor zona para realizar un aterrizaje forzoso, siguiendo con las Instrucciones descritas en la lista de chequeo y manteniendo la velocidad de planeo, el Cap. al mando visualiza el lugar donde aterrizar la aeronave para evitar lesiones y el menor daño posible, cerca de la comunidad Indígena las Bonitas, al aterrizar en la mencionada zona recorre aproximadamente 50 mts hasta detenerse la aeronave resultando la aeronave con daños leves, y la tripulación y el pasajero ilesos.

La aeronave está equipada con un motor Teledyne Continental Modelo: 10-520-F de seis cilindros opuestos horizontalmente (BOXER) y refrigerado por aire, tipo de combustible Avgas Serial 247832-R. Categoría: Aviación General-Privado. El peso máximo de despegue es de 1.633 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).

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)
YV1665		CESSNA AIRCRAFT COMPANY / U206G NORMAL	U20605196
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION COMERCIAL - SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE TRANSPORTE AEREO - OTRO		Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) ESTANDAR	
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 vigentes en 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 fit for flight and is considered fit for flight in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).			
Fecha de otorgamiento: (Date of issue)		Firma: (Signature)	
26/MAR/2026		EDWING JOSÉ RÍVEY MARTÍNEZ PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (INAC)	
6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 442 Días 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 que a la aeronave se le realice 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 442 Days 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).			
<input type="checkbox"/> Certificado en original (Certificate in original)		<input checked="" type="checkbox"/> Renovación de Certificado (Renewal of Certificate)	
		De fecha: (Dated)	

Imagen 1 Certificado de Aeronavegabilidad YV1665.

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° 208 TALLER AERONAUTICO LA MONTAÑA, C.A. ubicada en el Aeropuerto "Gral. Tomas de Heres" Hangar la Montaña Ciudad Bolívar Estado Bolívar.

El piloto al mando con 25 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 05/May/2027
- Monomotores Terrestres/Single Engine Land (C206) 05/May/2027.

Para el momento del suceso el Capitán 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° 208.**

- 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 la entrevista a la tripulación.

6. Se realizó el registro fotográfico.

7. Se entregó cesión de custodia con retención de productos. (motor) N°017-2026.

8. Se entregó cesión de custodia Total N° 018-2026.

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





**Imagen 2.** Referencia del área de aterrizaje YV1665.

**Fuente:** Google Maps. **Año:** 2026.

<http://>





**Imagen 3.** Sector donde culminó el aterrizaje YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026.





**Imagen 4.** Trayectoria del YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026.





**Imagen 5.** Daños en dos Palas, YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026.



**Imagen 6.** Empenaje, estabilizador vertical y horizontal sin daños YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026.





**Imagen 7.** Tren principal izquierdo fracturado YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026.



**Imagen 8.** Daños en el Wing-Tip y borde de ataque plano izquierdo YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026





**Imagen 9.** Plano derecho sin daños YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026



**Imagen 10.** Capota superior del motor LH presenta daños YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026





**Imagen 11.** Capota superior del motor RH presenta daños YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026



**Imagen 12.** Laminado parte trasera no presento daños YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026



**MODEL 206 & T206 SERIES SERVICE MANUAL**

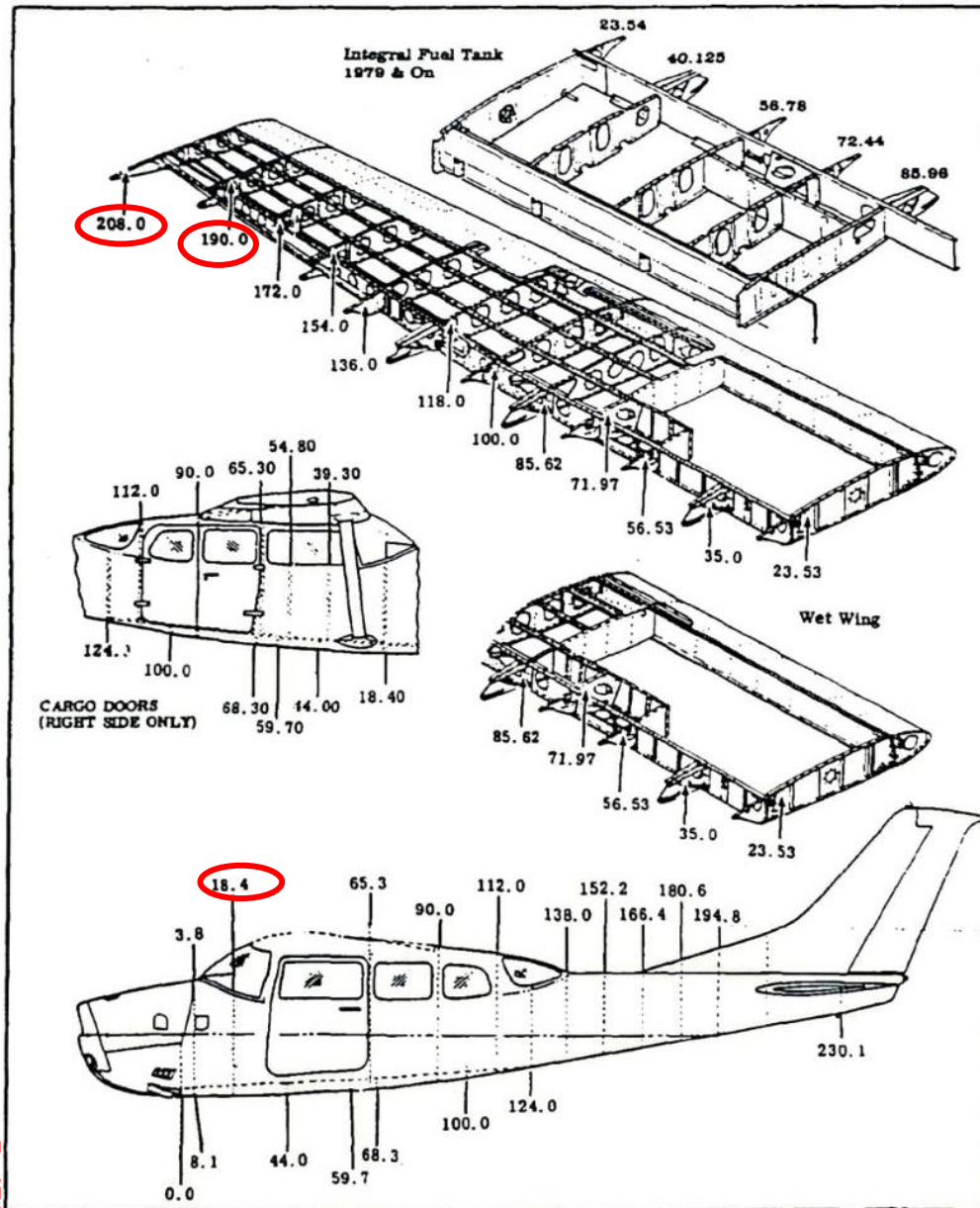


Figure 1-2. Wing and Fuselage Reference Stations

**Imagen 13.** Fuselaje; lamina lado RH parte delantera estación 18.4, presenta arrugas. Lamina lado LH parte delantera estación 18.4 presenta arrugas, Lamina del borde de ataque ala izquierda estación 190.0 a la 208.0 presenta arrugas YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026



**eway**  
PLATAFORMA DE SERVICIOS  
RIF.: J-502048332

**DESPACHO DE COMBUSTIBLE**  
**SVGA**  
Nº 6199

Carrera Aeropuerto Charallave, Aeropuerto Caracas, OLMZ  
Nº UE38, Altos de Curumá, Charallave - Edo. Miranda

LUGAR: SVGA FECHA: 12, 05, 2026

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL: Jaime Mauduca

R.I.F./C.I.: V-14517177 PASAPORTE: \_\_\_\_\_

TELÉFONO: \_\_\_\_\_ CÓD. CLIENTE: E-245

TIPO DE PRODUCTO		HORA DE DESPACHO	
<input type="checkbox"/> ET A1	<input type="checkbox"/> Otros	INICIO	FIN
<input checked="" type="checkbox"/> AVGAS		<u>09:39</u>	<u>09:43</u>
NÚMERO DE CAMIÓN	Nº DE VUELO	MATRÍCULA DEL AVIÓN	
<u>T-2</u>	<u>SVUM</u>	<u>YV1665</u>	
<input type="checkbox"/> Tarjeta Nº			
<input type="checkbox"/> Contrato			
CONTROL DE COMBUSTIBLE		LUGAR DE SUMINISTRO	
LECTURA INICIAL (LITROS)		HANGAR	<input type="checkbox"/>
<u>6423325</u>		PLATAFORMA	<input checked="" type="checkbox"/>
LECTURA FINAL (LITROS)		OTRO	<input type="checkbox"/>
<u>6423565</u>			
LITROS DESPACHADOS → <u>240</u>			

servaciones \_\_\_\_\_

**eway**  
PLATAFORMA DE SERVICIOS  
RIF.: J-502048332  
La Paragua, SVGA

DESPACHADO POR	RECIBIDO POR
<u>José García</u>	<u>[Firma]</u>
Cédula: <u>25227847</u>	Nº Cédula: <u>3692035</u>

Celular: +58 (422) 800.68.02  
operaciones@ewayfuel.com

**Imagen 14.** Combustible suministrado previo al vuelo YV1665.

**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026

#### Hallazgos en la inspección de la aeronave, sección Tren de Nariz:

- El tren de Nariz se encuentra 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 esta fracturada.
- El Steering Bungee P/N: 1260644-H, presenta daños.
- El Shimmy Dampener P/N: 0743624-2, presenta daños.
- El Fitting de Soporte del Stering Bungee P/N: 1213432-1, presenta daños.



- Las quillas o mamparos del fuselaje delantero tanto la RH y LH, presentan darlos.
- El caucho y ring del tren de nariz se encuentra dañado.

**Hallazgos en la inspección de los trenes principales:**

- Tren principal **LH**, se encuentra en buen estado, al igual el caucho y ring.
- Tren principal **RH** se encuentra en buen estado, al igual el caucho y ring.

**Hallazgos en la inspección del motor y Hélice:**

- La hélice Marca McCauley, Modelo D3A34C404, Serial: 794223, se pudo observar que hay Dos (02) palas dobladas, una pala se encuentran en buen estado, no presenta daños.
- El hub y spiner de la hélice no presentan daños.
- El motor se encuentra en buen estado, 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, presentan daños.
- Las capotas inferiores LH y RH, presentan daños.

		<b>CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO (CCM)</b> OMAC-208 TALLER AERONAUTICO LA MONTAÑA, C.A AEROPUERTO GENERAL TOMAS DE HERES CIUDAD BOLIVAR, ESTADO BOLIVAR.	
PROPIETARIO U OPERADOR: <b>JAIME MANDUCA</b>		DIRECCION: : Av. Jesús Soto, Edif las Montaña, Aeropuerto General Tomas de Heres, Ciudad Bolivar, Estado Bolivar.	
MARCA: Teledyne Continental Motors	MODELO: <b>IO-520-F (11)</b>	SERIAL: <b>247832 R</b>	MATRICULA: <b>YV1665</b>
DESCRIPCION DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS: SE EFECTUO INSPECCION DE 50 -100 HORAS AL MOTOR , DE ACUERDO A LAS GUIAS DE INSPECCION DEL MANUAL DEL FABRICANTE D2070-3-13, REVISION N-3 DE FECHA 02-01-1996, REVISION TEMPORAL N-31, DE FECHA 01/11/2020, Y LAS REGULACIONES EMANADAS POR EL INAC, EL CUAL FUE ENCONTRADO AERONAVEGABLE. HORAS MOTOR: 143,9 HORAS BUJIAS: 143,9			
Se efectuó corrida en tierra, observándose parámetros satisfactorios. Compresión de cilindros: 01: 78/80 02:76/80 03:78/80 04:78/80 05:78/80 06:78/80Psi Los registros del trabajo aquí descrito se encuentran archivados en esta OMAC bajo la orden de trabajo No. <b>4036</b>			
<b>CERTIFICACION DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO (CCM)</b>			
Certifico que los trabajos de mantenimiento efectuados han sido concluidos de manera satisfactoria de acuerdo a los requisitos de mantenimiento aceptables aprobados, y en relación con esos trabajos, y dando cumplimiento a la RAV 43, de la Ley de Aeronaves y a la Ley de Aviación de vuelo.			
TALLER AERONAUTICO LA MONTAÑA TALLER AERONAUTICO LA MONTAÑA LIC: TMA-II 4.275.596		FECHA: <b>14-01-2026</b>	

Imagen 15. CCM del motor Inspección de 50-100 horas YV1665.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



### Hallazgos en la inspección del Fuselaje:

- Lamina lado RH, parte delantera estación 18,4 presenta arrugas.
- Lamina lado LH parte delantera estación 18,4, presenta arrugas.

### Hallazgos en la inspección del Empenaje:

- El estabilizador Vertical y Horizontal, no presenta daños, no se observaron golpes ni abolladuras, se encuentran en buen estado.
- El Elevador y el Timón de Dirección (Rudder), se encuentran sin daños.

### Hallazgos en la inspección sección Alas:

- Ala Izquierda LH, la punta donde termina el ala Wing-Tip, está dañado, presenta arruga en la lámina del borde de ataque entre la estación 190,0 a la 208,0.
- Ala Derecha RH, se encuentra en buen estado.

<b>CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO (CCM)</b> OMACN-208 TALLER AERONAUTICO LA MONTAÑA C.A AEROPUERTO GENERAL TOMAS DE HERES CIUDAD BOLIVAR, ESTADO BOLIVAR			
<b>PROPIETARIO U OPERADOR:</b> JAIME MANDUCA		<b>DIRECCION:</b> Av. Jesus Soto, Edif las Montaña, Aeropuerto General Tomas de Heres, Ciudad Bolivar, Estado Bolivar.	
<b>MARCA:</b> Cessna Aircraft Company	<b>MODELO:</b> U206G	<b>SERIAL:</b> U20605196	<b>MATRICULA:</b> YV1665
<b>HORAS CASCO:</b> 3.978,2	<b>Motor:</b> TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS. Modelo: IO-520-F (11). Serial: 247832-R Horas: 143,5 T.S.O	<b>Hélice:</b> McCauley. Modelo: D3A34C404 Serial: 794223 Horas: 10,7 T.S.O.	
<b>DESCRIPCION DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS:</b> SE EFECTUO INSPECCION DE 50-100 HORAS A LA AERONAVE DE ACUERDO A LAS GUIAS DE INSPECCION DEL MANUAL DE SERVICIO D2070-3-13, REVISION N-3 DE FECHA 02/01/1998, REVISION TEMPORAL N-13 DE FECHA 01/11/2020, Y LAS REGULACIONES EMANADAS POR EL IMAC, LA CUAL FUE ENCONTRADA AERONAVEGABLE. Se aplicó ítem especial literal A, se lubricaron las roscas de los trenes de los ejes principales y tren de nariz, de acuerdo a los procedimientos descritos en el manual de mantenimiento D2070-3-13, Capítulo 2 procedimientos de inspección y lubricación y capítulo 5 trenes de aterrizaje, ruedas y frenos. Se aplicó ítem especial literal D, se lubricó el actuador-compensador de la aleta compensadora del elevador, de acuerdo a los procedimientos descritos en el manual de servicio D2070-3-13, Capítulo 2 Servicio de Limpieza, lubricación e inspección, sección 2-40. Se aplicó ítem especial literal G, se removió, se inspeccionó y se limpió el filtro de inducción de aire del motor, de acuerdo a los procedimientos del Manual de Servicio D2070-3-13, Capítulo 2 Servicio de Limpieza, lubricación e inspección, sección 2-23. Se aplicó ítem especial literal H, se revisó la tensión de la correa del alternador, de acuerdo a los procedimientos del manual de mantenimiento D2070-3-13, Capítulo 17, Sistema Eléctrico, sección 17-42. Se aplicó ítem especial literal S, se revisó el nivel del electrolito de la batería, de acuerdo a los procedimientos del manual de mantenimiento D2070-3-13, Capítulo 17, Sistema Eléctrico, sección 17-20. Se aplicó ítem especial literal V, se removieron los inyectoros, se inspeccionaron las boquillas, de acuerdo a los procedimientos del manual de mantenimiento D2070-3-13, Capítulo 12, Engine, sección 12-58-59-60-61-62. Se aplicó AD: 85-10-02; recurrente cada 100 horas, se efectuó inspección visual en la caja de inducción de aire del motor, no se encontró evidencia de fisuras, ni grietas, ni fracturas. Se aplicó AD: 2011-10-09; recurrente cada 100 horas, se efectuó inspección visual en el deslizamiento y alojamiento del rodillo de la silla en el riel, se inspeccionó el sistema de enganche de los asientos en los rieles, encontrándose en márgenes de tolerancia. Los registros del trabajo aquí descrito se encuentran archivados en esta OMACN bajo la orden de trabajo No. 4036			
<b>CERTIFICACION DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO CCM</b> Certifico que los trabajos de mantenimiento efectuados han sido concluidos de manera satisfactoria de acuerdo a datos de inspección y mediciones en el campo, y en relación con esos trabajos, y dando cumplimiento a la RAV 41, la aeronave si es apta para ser volada.			
<b>TALLER AERONAUTICO LA MONTAÑA</b> CAROLINO TOVAR LICENCIADOR LIC: TMA-II 4.275.596		<b>FECHA:</b> 14-01-2026	

Imagen 16. Ultima Certificación de conformidad de mantenimiento CCM YV1665.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026

Se entregó la Cesión de Custodia con Retención de Productos Aeronáuticos N° 017/2026: Para el motor Marca Teledyne Continental Motors, Modelo IO-520-F (11), Serial: 247832-R con el fin de realizar las experticias correspondientes y determinar la causa raíz de este suceso.



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° 014/2026., 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, 22 de mayo 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](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

