

INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE
UNK

MATRÍCULA: YV2134

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: 335

SERIAL: 335-0015

EXPLOTADOR: PRIVADO.

LUGAR: EN RUTA AERÓDROMO DE PARAMILLO CON
DESTINO AL AERÓDROMO DE PUERTO AYACUCHO.

FECHA: 15/07/2026

HORA: 21:54 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 017/2026

El presente informe preliminar refleja las actuaciones 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°017/2026**. 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 15 de julio de 2026, la aeronave matrícula **YV2134**, fabricada por: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY**, modelo: **335**, Presentó plan de vuelo, desde el Aeródromo de Paramillo (SVPM), ubicado en el Estado Táchira, con destino al Aeropuerto Nacional Cacique Aramare en Puerto Ayacucho ubicado en el Estado Amazonas, con dos (2) personas a bordo (piloto, y 1 pasajero), con una hora y cincuenta y cinco minutos (01:55) en ruta y cuatro horas treinta minutos (4:30), de autonomía, luego de la inspección pre vuelo el Cap. al mando solicita a la Torre de Control autorización para el encendido y rodaje al punto de espera el cual es aprobado, una vez en el umbral de la pista es autorizado para despegar a las 17:51 UTC, luego del despegue y ascenso inicial el CTA le da instrucciones al Cap. al mando para que notifique sobre el punto de reporte visual sobre el corozo con un nivel de vuelo de FL050, a las 17:54 UTC el cap. al mando notifica a la torre de control de paramillo estar sobre la posición corozo, el CTA procede con la transferencia de control con Santo Domingo del Táchira en la Frecuencia 122.3, una vez en contacto con la aeronave el CTA da instrucciones al YV2134 para que notifique al norte de la posición el Cantón a las 18:30 UTC, el Cap. al mando al notificar sobre la posición el Cantón, el CTA procede con la transferencia de control con el Aeropuerto de Barinas, el Cap. al mando hace contacto por la frecuencia 118.0 del Aeropuerto de Barinas a las 18:36 UTC, notificando que se encontraba en el radial 210 de Barinas a 68NM con un



nivel de vuelo de nueve mil pies (FL090), identificando con el código respondedor numero; 6070 con dos personas a bordo, el CTA da acuse de recibido y le da instrucciones para que notifique cruzando el Radial 180 a 85NM de Barinas con un nivel de vuelo visual de FL095, el vuelo se desarrollaba de acuerdo a lo previsto durante toda la Ruta, a las 18:50 UTC el Cap. al mando notifica estar a 85NM en el RDL 180, el Control de Tránsito Aéreo realizó la transferencia de control a la frecuencia 118.15 de San Fernando de Apure, **este fue el último contacto con la aeronave**, a las 20:00 UTC la Torre de Control de San Fernando informa que la aeronave YV2134 no había hecho contacto con ellos ni con la Torre de Puerto Ayacucho en la cual estimaba arribar a las 19:45UTC de inmediato el CTA de la torre de control activa las fases de emergencia; INCERFA; realizando las indagaciones pertinentes durante los 30 minutos siguientes a la hora estimada de llegada, posteriormente activa la fase de ALERFA; luego de la fase de incerfa se continuó sin obtener información de la aeronave luego de agotar todos los medios disponibles, finalmente activa la fase de DETRESFA; cuando transcurrida la fase de alerfa se sigue sin tener información y se calculó que el combustible a bordo se había agotado y no se recibió ninguna notificación de que la aeronave a sufrido un accidente. Todas las fases se ejecutaron en coordinación con el **SAR** que informó que no tenían activación del ELT resultando la tripulación, pasajero y la aeronave desaparecida.

La aeronave está equipada con dos motores Continental TSIO-520-EB, (tipo flat-six) refrigerado por aire, cuenta con turbocompresor e inyección electrónica de combustible. Categoría: Aviación General-Usos Corporativos. El peso máximo de despegue (MTOW), es de 2.717 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: **015845**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV2134	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) CESSNA AIRCRAFT COMPANY / 335 NORMAL	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 335-0015
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION GENERAL - USO 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, 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 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) 05/NOV/2024		Firma: (Signature) LEONARDO ALBERTO GARCIA GUDIEL PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 2 Años desde 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 y 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, 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).		
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) De fecha: (Date):		
☐ Certificado en original (Certificate in original)	☒ Renovación de Certificado (Renewal of Certificate)	

Imagen 1 Certificado de Aeronavegabilidad YV2134.

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA			N° 05448
VICEPRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL			CERTIFICADO DE MATRÍCULA (Certificate of Aircraft Registration)
Nacionalidad y Matricula. (Nationality and Registration Marks)	Fabricante y Modelo. (Manufacturer and Aircraft Model)	No. de Serial (Aircraft Serial Number)	
YV2134	CESSNA AIRCRAFT COMPANY / 338	338-0018	
Nombre del Propietario o Poseedor Legítimo. (Name of Owner / Holder)			
TOVAR LARRAIN, MARTIN JOSE			
Dirección. (Address)			
AV ORINOCO EDIF. RESIDENCIAS ORINOCO PISO 3 APT PISA URB COLINAS DE BELLO MONTE CARACAS MIRANDA 2044 POSTAL 1024			
Por medio del presente Certificado, la aeronave arriba indicada queda inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de Diciembre de 1944; la Ley de Aeronáutica Civil de fecha 12 de Julio de 2005 y la Regulación Aeronáutica Venezolana 45. It is certified that the above described aircraft has been entered in the National Aeronautical Registry of the Bolivarian Republic of Venezuela, in accordance with the Convention on International Civil Aviation, dated December 7th, 1944; the Civil Aeronautical Law, dated July 12th, 2005 and with the Venezuelan Aeronautical Regulation 45.			
Fecha de emisión. (Date Issue)	Nombre, firma y sello de la Autoridad Aeronáutica (Name, signature and stamp of the Aeronautical Authority)		
18-03-2015	 ABG. MARISELA ESTRADA LAHARRA REGISTRADOR AERONÁUTICO NACIONAL		
☐ Certificado en Original. (Original Certificate) ☒ Certificado que anula al emitido por la Autoridad Aeronáutica con el número de control (Certificate that cancels the original one issued by the Aeronautical Authority with the control number) 0018 de fecha (dated) 02-09-2006		Uso de la Aeronave (Use of Aircraft) AVIACION GENERAL - USO PRIVADO	
Registrado en el Libro de Matrículas Nacionales Bajo el No. 116 , Tomo AII-2015			

Imagen 2 Certificado de Matricula YV2134.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026.

La ultima organización de mantenimiento encargada de la realización de los mantenimientos de la aeronave es la Organización de Mantenimiento Certificada OMAC N° 543 GRUPO CIMAUT, C.A., ubicada en Rampa en el Aeropuerto Caracas "Oscar Machado Zuloaga" Hangar CI-02A Charallave Estado Miranda.

El piloto al mando con 60 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Privado-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 19/Feb/2027.
- Multimotores Terrestres/Multi Engine Land (C335) 19/Feb/2027.

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

Las condiciones meteorológicas en el aeródromo de salida eran CAVOK. (Ceiling and Visibility OK)



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:

- Licencias.
 - Certificados médicos.
 - Copias de las bitácoras. (se encontraban en la aeronave).
 - Plan de vuelo.
 - Manifiesto de pasajeros.
 - Última factura de combustible.
3. Se realizó la revisión de los registros de mantenimiento, los cuales se ejecutaron de acuerdo con lo recomendado por el fabricante.
 4. Se solicitó las licencias y certificados médicos de los CTA los cuales se encontraban vigentes.
 5. Se realizó las entrevistas a los Controladores de Tránsito Aéreo.
 6. Se solicitaron las grabaciones de voz de los servicios de control de tránsito aéreo.
 7. Se solicitaron copias de los registros oficiales.
 8. Se solicitaron copias de las cintas de progreso.





Imagen 3. Aeronave YV2134.

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

Nro	NOMBRE DEL AEROPUERTO DE ORIGEN	Indicador Lugar AD Origen	NOMBRE DEL AEROPUERTO DE DESTINO	Indicador Lugar AD Destino	GRUPO FECHA HORA
1	PARAMILLO. EDO. TACHIRA	SVPM	PUERTO AYACUCHO. EDO. AMAZONAS	SVPA	15/07/2026 19:30 UTC
2	SANTA ELENA DE UAIKEN. EDO. BOLIVAR	SVSE	PARAMILLO. EDO. TACHIRA	SVPM	10/06/2026 14:00 UTC
3	PARAMILLO. EDO. TACHIRA	SVPM	SANTA ELENA DE UAIKEN. EDO. BOLIVAR	SVSE	09/06/2026 16:00 UTC
4	PARAMILLO. EDO. TACHIRA	SVPM	PARAMILLO. EDO. TACHIRA	SVPM	14/05/2026 15:20 UTC
5	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	PARAMILLO. EDO. TACHIRA	SVPM	17/03/2026 18:25 UTC
6	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	19/02/2026 13:07 UTC
7	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	14/02/2026 16:30 UTC
8	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	03/02/2026 13:40 UTC
9	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	30/01/2026 18:30 UTC
10	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	CARACAS. EDO. MIRANDA	SVCS	29/01/2026 16:00 UTC

Imagen 4: Últimas operaciones del YV2134.

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



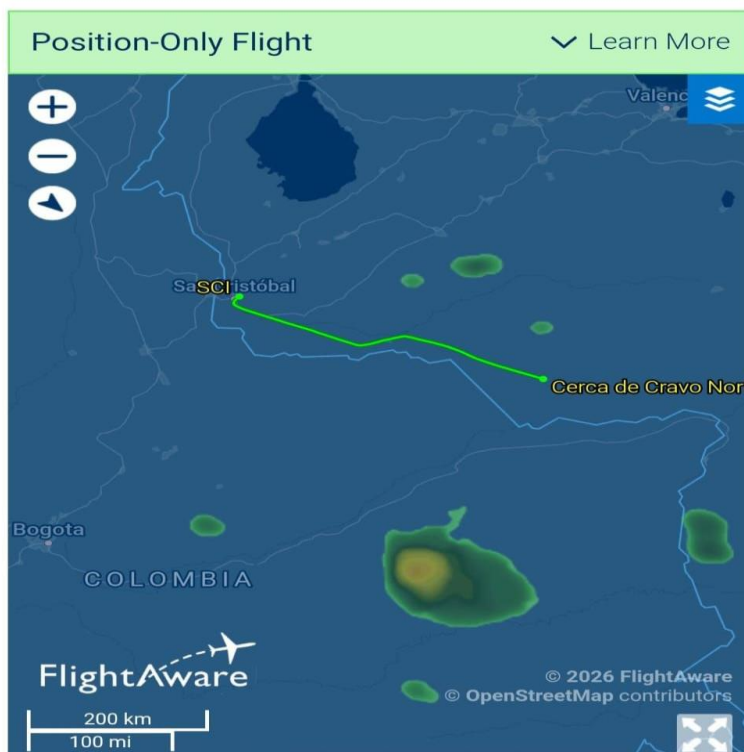


Imagen 5: Última posición registrada de la aeronave **YV2134**.

Fuente: FlightAware. **Año:** 2026.

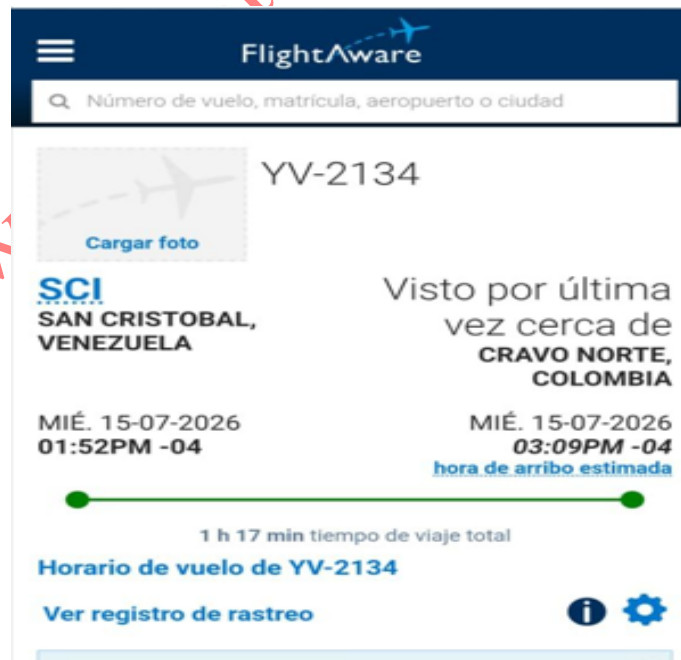


Imagen 6: Última posición registrada de la aeronave **YV2134**.

Fuente: FlightAware **Año:** 2026.



Hallazgos:

- El Cap. al mando presentó su plan de vuelo en el despacho de vuelo.
- La licencia y certificado médico del Cap. al mando se encontraban vigentes.
- La aeronave se encontraba aeronavegable y con toda su documentación vigente.
- Se corroboró la identidad del pasajero presentado en el plan de vuelo.
- El Certificado de Aeronavegabilidad se encontraba vigente para el momento de la desaparición de la aeronave.
- No fue posible ubicar al explotador de la aeronave.
- La aeronave mantuvo contacto con las dependencias de Control de Tránsito Aéreo, con normalidad hasta el momento de su desaparición.
- Se pudo constatar la correcta activación de las fases de emergencia por parte de los servicios de Control de Tránsito Aéreo.
- El Centro de Control de Maiquetía estableció contacto con los aeropuertos de: Paramillo, Barinas, San Fernando de Apure y Puerto Ayacucho los cuales notificaron no haber tenido más contacto con el YV2134.
- El ATC no tuvo novedades en la frecuencia de emergencia 121.5 MHz.
- El centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento realiza todas las coordinaciones y tareas pertinentes al caso así como las llamadas telefónicas, al piloto como al propietario de la aeronave sin lograr establecer contacto.
- Se realizaron los cálculos de combustible y la aeronave tenía suficiente autonomía para llegar al aeropuerto de destino como al alternado.
- No hubo activación del ELT que es el transmisor localizador de emergencia, este es un dispositivo de radio autónomo diseñado para emitir señales de socorro automáticas o manuales en caso de un accidente, lo que permite a los equipos de búsqueda y salvamento localizar rápidamente la aeronave.



- Se agotaron todos los medios disponibles para localizar la aeronave culminando la búsqueda oficial.
- La Unidad Regional de Inteligencia Antidrogas URIA 21 conduce un proceso de investigación sobre la aeronave desaparecida.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 13 y la Resolución Ministerial Gaceta Oficial N°43.047 de fecha 15 de enero de 2025 donde se Dicta la Normativa Técnica para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil establece lo siguiente: “Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial, se localiza posteriormente, puede evaluarse la posibilidad de reabrir la investigación”.

Por los motivos antes expuestos, mediante el presente informe se da cierre a la investigación.

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-F017 correspondiente al expediente N° 017/2026., 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, 31 de Julio 2026.

<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.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

