



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE 019/2026

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE
SCF-PP**

MATRÍCULA: YV663T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS
AIRCRAFT COMPANY

MODELO: DC-9-82

SERIAL: 53218

EXPLOTADOR: RUTAS AEREAS, C.A. (RUTACA
AIRLINES)

LUGAR: SVPR.

FECHA: 08/08/2026

HORA: 11:40 UTC



**JUNTA INVESTIGADORA DE
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL
DE VENEZUELA**

INFORME DE INCIDENTE GRAVE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 019/2026

El presente informe preliminar refleja las actuaciones iniciales realizadas por la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST) 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° 019/2026**, 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 08 de agosto de 2026 a las 11:40 UTC, la aeronave matrícula YV663T, fabricada por: DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, Modelo: DC-9-82, Serial: 53218, propiedad de RUTAS AEREAS, C.A. (RUTACA AIRLINES), Presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional General Manuel Carlos Piar, ubicado en Puerto Ordaz, Estado Bolívar (SVPR), con destino al Aeropuerto Internacional Gral. José Antonio Anzoátegui, ubicado en Barcelona, estado Anzoátegui (SVBC), con ciento veintinueve (129) pasajeros a bordo y ocho (8) Tripulantes.

El vuelo estaba programado para salir a las 10:00 UTC, al llegar a la plataforma la tripulación al mando pudo evaluar las condiciones meteorológicas del campo; el cono de aproximación como el cono de salida estaban cubiertos por nubes bajas, visibilidad reducida y lluvia sobre el campo, al percatarse de esta situación la tripulación al mando toma la decisión de demorar la salida debido a las condiciones meteorológicas adversas en pro de la seguridad operacional y esperar a que las condiciones mejoraran. Al mejorar las condiciones se dió inicio al embarque y se cerró puertas aproximadamente a la 11:05 UTC, se requirió instrucciones de rodaje al punto de espera a la torre de control, el CTA aprueba el rodaje y suministra las condiciones meteorológicas e informa que la pista se encuentra húmeda, la tripulación al mando colaciona la autorización e inicia el rodaje de MPPT-JIA-F020



inmediato la tripulación procede con la verificación de las listas de Taxi Checklist y Before Takeoff Checklist, de acuerdo a lo establecido en el manual del fabricante, durante el rodaje el Cap. al mando pudo constatar que efectivamente, que la pista estaba mojada, se tomaron todas la precauciones para depegar con pista mojada y al culminar el viraje de 180 grados sobre la pista RWY 08 fue autorizado al despegue, se dio inicio a la carrera de despegue y durante la misma antes de alcanzar la V1 aproximadamente a 90 kts hubo un (STALL), pérdida de potencia en el motor izquierdo de inmediato el Cap. al mando procede a realizar la maniobra de interrupción del despegue tal como describe el SOP, y el QRH (Manual de Referencia Rápida). Una vez detenida la aeronave, se notificó a la torre de control de la situación, y se solicitó autorización para desalojar la pista y proceder a la plataforma, se desembarcó la aeronave resultando la tripulación y pasajeros ilesos y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave, está equipada con dos motores turbofan de bajo índice de derivación Pratt & Whitney JT8D-217, Certificado tipo A16WE. El Peso máximo de despegue (MTOW), es de 67.812 KG. (149.500 libras).

La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y Certificado de Homologación a Acústica Y Licencia de estación de Radio a bordo de la aeronave emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula, vigentes.

La aeronave para el momento del suceso se encontraba Aeronavegable, según su certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por el estado de matrícula y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso; el seguro de la aeronave se encontraba vigente para el momento del suceso.





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

Nº de Control: **015938**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV663T	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY / DC-9-82 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 53218
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION COMERCIAL - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO		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, 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 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: **17/FEB/2025**
(Date of issue)

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 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 en original
(Certificate in original)

☐ Renovación de Certificado
(Renewal of Certificate)

Certificado que anula el emitido con el Nº de Control:
(Certificate that cancel original one with Control Nº)

De fecha:
(Dated)

Figura 1: Certificado de Aeronavegabilidad YV663T

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue La OMAC N° 038 "TALLERES AERONAUTICOS MARES. S.R.L.", ubicada en Hangares del Aeropuerto Tomas Heres, Ciudad Bolívar, Edo. Bolívar.

El piloto con 54 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de. Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo instrumental / instrumental Flight 27/Agos/2026.
- MD80 Capitán / PIC 07/Agos/2026.



El copiloto con 22 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Venezolana INAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight 11/Sep/2026.
- Monomotores Terrestres/Single Engine Land (C172) 11/Sep/2026.
- MD80 Copiloto / SIC 11/Sep/2026.

Las condiciones meteorológicas predominantes en el aeropuerto al momento del suceso eran las siguientes de acuerdo a la información suministrada por el INAMEH:

Pronóstico para el día: 08 de agosto de 2026

En horas de la madrugada y la mañana se estima cielo con nubosidad de parcial a fragmentada en buena parte del país; **pudiéndose presentar eventos nublados asociados a precipitaciones variables y actividad eléctrica** en zonas de nuestra Guayana Esequiba, Sucre, Delta Amacuro, Monagas, Anzoátegui, Bolívar, Amazonas, Andes y Lago de Maracaibo*, con lluvias de menor intensidad al norte de Yaracuy y este de Falcón. En horas de la tarde y noche se espera un leve incremento en la nubosidad, en algunos casos asociada a lluvias y chubascos aislados en partes de nuestra Guayana Esequiba, Delta Amacuro, Monagas, Sucre, Bolívar, Amazonas, los Llanos Occidentales, Andes y Zulia, sin descartar algunas lluvias o lloviznas dispersas en el Centro Norte Costero. Situación Sinóptica: Desplazamiento de la Onda Tropical Nro. 34 al este de Venezuela y la Zona de Convergencia Intertropical-Vaguada Monzónica, reforzadas por divergencia del viento en la altura y efectos convectivos locales y presencia de Polvo Sahariano en concentraciones de leves a moderadas. Acumulados Pluviométricos: oscilando entre 1 y 35 mm. Temperaturas extremas: Mínima: 6°C en zonas montañosas de Mérida. Máxima: 39°C en el Zulia y Falcón.

Estado Bolívar: Se prevé que se mantenga cielo de parcial a nublado, alternando con eventos nublados y precipitaciones de intensidad variable, con mayor intensidad y frecuencia después del mediodía.



IMAGENES DE SATELITE DEL DÍA 08 DE AGOSTO DE 2026

11:00 HLV



12:00 HLV



Figura 2: SINOPSIS: En la imagen de satélite entre las 11:00 y las 12:00 HLV del 08 de Agosto de 2026; se pudo apreciar en la zona antes mencionada (círculo rojo); nubosidad fragmentada, alternando con zonas nubladas al este del área. El viento en superficie se mantuvo del noreste, con una intensidad entre 10 y 15 Km/h. Las Temperaturas registradas oscilaron entre 29°C y 33°C.

Fuente: INAMEH. Año: 2026

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se realizó la entrevista a la tripulación de vuelo.
2. Se realizó la entrevista a los Controladores de Tránsito Aéreo.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos a los Controladores:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
4. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.



5. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la Aeronave **YV663T**:

- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Licencia de estación de radio de la aeronave.
- Póliza de seguro de la aeronave.
- Certificado de Homologación Acústica.

6. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la **OMAC N°038**

- 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.

7. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a los Servicios a la Navegación Aérea:

- Registro Oficial.
- Control de Posición.
- Cinta de Progreso.

6. Se solicitó copia del procedimiento para la inspección del área de movimiento a la Gerencia de operaciones del Aeropuerto de Puerto Ordaz.

7. Se realizó Trouble Shooting para la fluctuación de parámetros del motor conforme al Manual de Mantenimiento del Fabricante AMM 72-00-04 página 142. (**Ver figura 3**).

8. Luego de realizar las inspecciones correspondientes en la aeronave y el análisis de los resultados del procedimiento de localización de fallas se pudo constatar una anómala acumulación y presencia de agua en el interior de las líneas de sensado y sus respectivas trampas de humedad específicamente en las líneas pt2 pt7.

9. Se procedió con la aplicación de las acciones correctivas correspondientes.

10. Se realizó la fijación fotográfica.





**MD-80
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL**

UNABLE TO REACH TAKE OFF POWER (CONTINUED)

FROM STEP 9

11

MAKE SURE THE BLEED VALVES MOVE FREELY:
DISCONNECT THE BLEED VALVE UPPER SUPPLY TUBE AT
THE DIFFUSER OUTER FAN DUCT. PUT MOUTH PRESSURE
(OR REGULATED COMPRESSED AIR, OR NITROGEN) THROUGH
PLASTIC TUBE INTO THE PS4 FITTING AT THE UPPERRIGHT
HAND SIDE OF THE ENGINE (SEE FIGURE 109).

ARE THE VALVES FREE (CAN YOU HEAR THEM MOVE INTO
THE CLOSED POSITION)?

NOTE: THE NOISE ON A FLIGHT LINE WILL MAKE IT
DIFFICULT TO HEAR THE VALVES CLOSE. USE A
STETHOSCOPE TO MAKE IT EASIER TO HEAR THE
VALVES MOVE INTO POSITION.

IT CAN ALSO BE NECESSARY TO ALTERNATIVELY
APPLY SUCTION AND PRESSURE TO OPEN AND CLOSE
THE VALVES.

YES

NO

12

LUBRICATE THE BLEED VALVES.
SEE 75-30-00, INSPECTION/
CHECK-01.

13

DO TEST E IN ADJUSTMENT/TEST-01, 72-00-00, PAGE 501.
DOES THE ANTI-SURGE BLEED SYSTEM OPERATE
CORRECTLY?

YES

NO

14

REPLACE THE PRBC. SEE
CHAPTER/SECTION 75-31-01,
PAGE 201.

GO ON TO STEP 15

L-H1428 (0000)

CAG(IGDS)

8882-72-3728

Unable To Reach Takeoff Power Troubleshooting
Figure 119/72-00-04-990-819 (Sheet 3 of 11)



72-00-04

Page 142
Feb 01/2015

ECOM 9891 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

Figura 3: TROUBLE SHOOTING

Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026



	OPERACIONES DE AERÓDROMO		Código: PZO-PRO-110-003	
	Inspección del Área de Movimiento del AIMCP		FECHA: 31/03/2025	
			EDICIÓN: 02	REVISIÓN: 00

ANEXO 5A.3

PROCEDIMIENTO OPERACIONAL N° 03.

INSPECCIÓN DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL

AEROPUERTO "MANUEL CARLOS PIAR"

OACI: SVPR

Total de páginas: 19

Figura 4: Procedimiento para la inspección del área de movimiento.

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

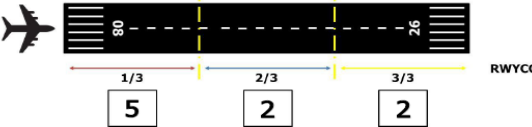
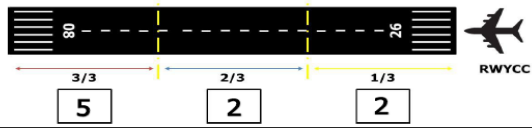
		FORMULARIO: REPORTE DE LAS CONDICIONES DE PISTA (GRF) (RCR-RWYCC) CÓDIGO: PZO-FOR-110-010		Fecha de Rev.: 13/01/2026 N° de Rev.: 02 Pág.: 1 de 1																
Técnicos de guardia:		CRISTINO MARCANO / MIGUEL YEGRES		FECHA: sábado, 8 de agosto de 2026																
Matriz de evaluación del estado de la pista RCAM <table border="1"> <thead> <tr> <th>Descripción del estado de la pista</th><th>Clave de Estado de la Pista (RWYCC)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SECA</td><td>6</td></tr> <tr> <td>MOJADA: La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua con un espesor de hasta 3mm, inclusive.</td><td>5</td></tr> <tr> <td>MOJADA: Pista mojada y resbaladiza.</td><td>4</td></tr> <tr> <td>AGUA ESTANCADA: Mus de 3mm de espesor.</td><td>3</td></tr> <tr> <td></td><td>2</td></tr> <tr> <td></td><td>1</td></tr> <tr> <td></td><td>0</td></tr> </tbody> </table>		Descripción del estado de la pista	Clave de Estado de la Pista (RWYCC)	SECA	6	MOJADA: La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua con un espesor de hasta 3mm, inclusive.	5	MOJADA: Pista mojada y resbaladiza.	4	AGUA ESTANCADA: Mus de 3mm de espesor.	3		2		1		0	CLAVE DE ESTADO DE LA PISTA (RWYCC)  		
Descripción del estado de la pista	Clave de Estado de la Pista (RWYCC)																			
SECA	6																			
MOJADA: La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua con un espesor de hasta 3mm, inclusive.	5																			
MOJADA: Pista mojada y resbaladiza.	4																			
AGUA ESTANCADA: Mus de 3mm de espesor.	3																			
	2																			
	1																			
	0																			
AD:	SVPR	Fecha y hora (UTC)		RWYCC																
RWY	08-26	08-08-26 / 09:40UTC		5 2 2																
Profundidad del contaminante		10 mm 10 mm 00 mm		Porcentaje (%) de Cobertura																
		Descripción del estado de pista		75 25 25																
		WET / STANDING WATER / STANDING WATER																		

Figura 5: Formulario para el reporte de las condiciones de la pista.

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



Figura 6. Aeronave YV663T.

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



Figura 7: Inspección de la aeronave YV663T.

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



Figura 8: Inspección de la aeronave YV663T.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

11. Se realizó entrega de la **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **024/2026**.

Hallazgos:

- Se determinó que el Flameout Stall del motor Izquierdo durante la carrera de despegue fue ocasionado por lecturas erróneas de presión, producto de la acumulación de humedad y agua en las líneas de sensado externo. Un **Compressor Stall** severo es el causante directo de un Flameout, cuando el compresor entra en pérdida, rompe por completo el suministro y la presión de aire que entra en la cámara de combustión. Al no haber suficiente flujo o presión de oxígeno, la llama se ahoga o es soplada hacia afuera, provocando el apagado total (Flameout) del motor.

Esta situación puede ocasionar fuertes explosiones, vibración en el motor, se registran fluctuaciones en las revoluciones del motor (N1 Y N2) y la temperatura interna del motor (EGT) aumenta. **Causas comunes falta de combustible, ingesta masiva de agua o granizo.**

- Se encontró presencia de humedad en las trampas de agua de las líneas sensoras que van a la unidad de combustible (FCU). Confirmada mediante la ejecución del procedimiento de Trouble Shooting del AMM 72-00-04 (ítem 1-5), el cual evidenció acumulación líquida interna que bloqueaba la libre transmisión de presión.
- Se pudo constatar luego de las inspecciones que la humedad afectó de manera crítica el parámetro de presiones, porque al incrementar la potencia para el despegue, la rápida aceleración de flujo de aire comprimido la humedad residual acumulada dando lectura errónea en los sensores.
- El seguimiento estructurado del árbol de decisiones del AMM 72-00-04, específicamente el ítem 5, permitió identificar de manera oportuna la causa raíz técnica de la anomalía.
- Se pudo constatar en el Aeropuerto de Puerto Ordaz, la aplicación del procedimiento para la inspección del área de movimiento Código: **PZO-PRO-110-003**.
- Se pudo constatar la aplicación del Formato para la evaluación, medición y notificación del Estado de la Superficie de la Pista (GRF), Código: **PZO-PRO-110-021**. Informando los resultados a los servicios ATS.
- Luego de analizar la grabación de voz de la torre de control se pudo constatar que el CTA, suministró las condiciones de la pista (húmeda) a la tripulación de mando la cual colisionó.



Acciones Correctivas:

- Se realizó la inspección de localización de fallas (Trouble Shooting) de acuerdo con el Manual de Mantenimiento (AMM), 72-00-04 página 142. Como parte del procedimiento, se efectuó la revisión de los parámetros indicados en la documentación técnica, se aplicaron las acciones correctivas correspondientes, consistentes en el drenaje, limpieza y secado de las líneas afectadas y sus trampas de humedad y se completó la verificación funcional mediante una prueba de funcionamiento y corrida de motor de acuerdo al AMM 71-00-00 página 501-518 obteniendo resultados satisfactorios.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa, que la causa probable del incidente grave el *Flameout Stall* del motor izquierdo durante la carrera de despegue, fue ocasionado por lecturas erróneas de presión, producto de la acumulación de humedad y agua en las líneas de sensado externo, ocasionado por ingesta de agua en el motor.

FACTOR CONTRIBUYENTE:

El ingreso del agua se originó por la ingesta de líquido, provocada por el paso de la aeronave a través del bache con acumulación de agua en la pista principal.

MEDIDAS PREVENTIVAS:

Aeropuerto Internacional Gral. Manuel Carlos Piar:

- Se recomienda a la administración del Aeropuerto tomar las acciones necesarias, sobre la presencia de irregularidades, depresiones o baches con encharcamiento en la pista principal, con el fin de promover su inmediata intervención y bacheo, previniendo eventos similares de ingestión de agua en futuros vuelos.



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° 019/2026., 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 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 agosto de 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 hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis

