EXPEDIENTE 016/2026

# INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE**
**ADRM**

**MATRÍCULA:** YV661T

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** BRITISH AEROSPACE P.L.C.

**MODELO:** JETSTREAM SERIES 3100.

**SERIAL:** 773

**EXPLOTADOR:** BLUE STAR AVIATION C.A.

**LUGAR:** AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLIVAR. (SVMI)

**FECHA:** 31/05/2026

**HORA:** 18:44 UTC

**JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES**

http://www.mppt.gob.ve

**INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN**

**JIAAC EXPEDIENTE N° 016/2026**

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°016/2026**. 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 31 de Mayo de 2026, la aeronave matricula **YV661T**, fabricada por: **BRITISH AEROSPACE P.L.C.** modelo: **JETSTREAM SERIES 3100**, presentó plan de vuelo desde el aeródromo El Gran Roque (SVRS),con destino al Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía, ubicado en el Estado la Guaira, la tripulación luego de realizar el 360 y chequeo de la aeronave (prevuelo), proceden al punto de espera, la Torre de Control le autoriza para despegar a las 18:11 UTC, luego del despegue y ascenso inicial el vuelo se desarrolló conforme a los estándares previstos para la navegación, se llevó a cabo bajo las reglas de vuelo instrumental (IFR) sin que se reportaran anomalías en la trayectoria, con un nivel de vuelo instrumental de FL 120, ya en contacto con el Control de Aproximación de Maiquetía la tripulación de mando recibe las instrucciones sobre los parámetros y la pista en uso **RWY 28 L** y proceden a realizar la aproximación **VOR DME B**, cuando se encontraban a 10 millas hacen contacto con la torre de control y notifican que tienen el campo a la vista el controlador le da las condiciones meteorológicas, **la pista en uso 28 L** y que notificará en final, la tripulación al mando notifica que se encuentra en final para la **pista 28 L,** el controlador le informa que lo tiene a la vista y es autorizado para aterrizar, en ese momento la torre de control recibe el llamado de otra aeronave a la cual se le da información de los parámetros y la pista en uso en ese momento se percata que el YV661T había aterrizado por la pista **que se encontraba cerrada RWY**

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

**28 R,** de acuerdo a la información suministrada por el Cap. al mando cuando alcanzaba los 1000 pies en descenso, se le presentó un inconveniente con la máscara de oxígeno la cual sale de su posición al ser golpeada por el Cap. motivado a una turbulencia, lo que ocasionó que la tripulación al mando descuidara la operación de la aeronave, en la aproximación final, resultando la tripulación y los pasajeros ilesos y la aeronave sin daños.

La aeronave está equipada con dos motores Turbohélices Honeywell TPE331-10UG, Serial 773. Categoría: AVIACIÓN COMERCIAL- SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO. El peso máximo de despegue es de 6.950 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).

INAC
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
RIF: G-20002838-6

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

Nº de Control: 016412

| 1. Nacionalidad y matricula: (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) |
|---|---|---|
| YV661T | BRITISH AEROSPACE P.L.C. / JETSTREAM SERIES 3100 COMMUTER | 773 |

| 4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) | Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) |
|---|---|
| AVIACION COMERCIAL - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO | 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 7 December 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: 26/FEB/2026
(Date of issue)

Firma: [redacted]
(Signature)
EDWING JOSÉ REYES MARTÍNEZ
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (INAC)

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 353 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 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 353 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).

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: _____
(Dated)

**Imagen 1** Certificado de Aeronavegabilidad YV661T.
**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° 717 BLUESTAR SERVICES C.A.** ubicada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” oficina rampa12, Maiquetía Estado la Guaira.

http://www.jiaac.gov.ve/jiaac/informes/

El piloto al mando con 55 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Avión 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 02/Mar/2027
- JS31 Capitan / PIC 02/Mar/2027.

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

El Primer Oficial con 42 años de edad, poseía certificación médica y licencia de Piloto Comercial-Avión 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 25/Feb/2027
- JS31 Copiloto / SIC 25/Feb/2026.

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

Las condiciones meteorológicas para el momento del suceso 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.

http://www.inppt.gob.ve/jiaac/informes/

2. **Se solicitó copias de los siguientes Documentos a la tripulación:**
    - Licencias.
    - Certificados médicos.
    - Copias de las bitácoras.
    - Plan de vuelo.
    - **Cursos Iniciales en el sistema bajo la RAV 135.**
    - **Simulador.**
    - **Orden de Evaluación práctica de vuelo para verificación de competencia en las Licencias.**
    - **Copia del acta donde se reflejó el resultado satisfactorio para optar como Capitán al mando.**

3. **Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la OMAC N° 717.**
    - 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 solicitó al Servicio a la Navegación Aérea copias de los siguientes documentos:**
    - Registro Oficial del Control de Aproximación y de la Torre de Control.
    - Strips del Control de Aproximación y de la Torre de Control.
    - Control de posiciones.
    - Grabaciones de voz del Control de Aproximación y de la Torre de control.

5. **Se realizó la entrevista a la tripulación.**
6. **Se realizó la entrevista a los controladores del control de aproximación y torre de control.**
7. **Se entregó cesión de custodia Total N° 022-2026.**

http://www.inppt.gob.ve/jiaac/informes/

8. **Se solicitó una verificación de competencia a la tripulación de mando.**
9. **Se solicitó evaluación psicofísica a la tripulación de mando.**
10. **Se realizó el registro fotográfico.**

ormes/

**Imagen 2.** Aeropuerto de Maiquetía **pista Cerrada RWY 28R.(SEÑALIZACIÓN)**

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

**Imagen 3.** Aeronave en la pista cerrada YV661T.

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

**Imagen 4.** Aeronave en la pista Cerrada YV661T.

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

**Imagen 5.** Traslado de la aeronave escoltada por el personal de Campo y Pista de Maiquetía.

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

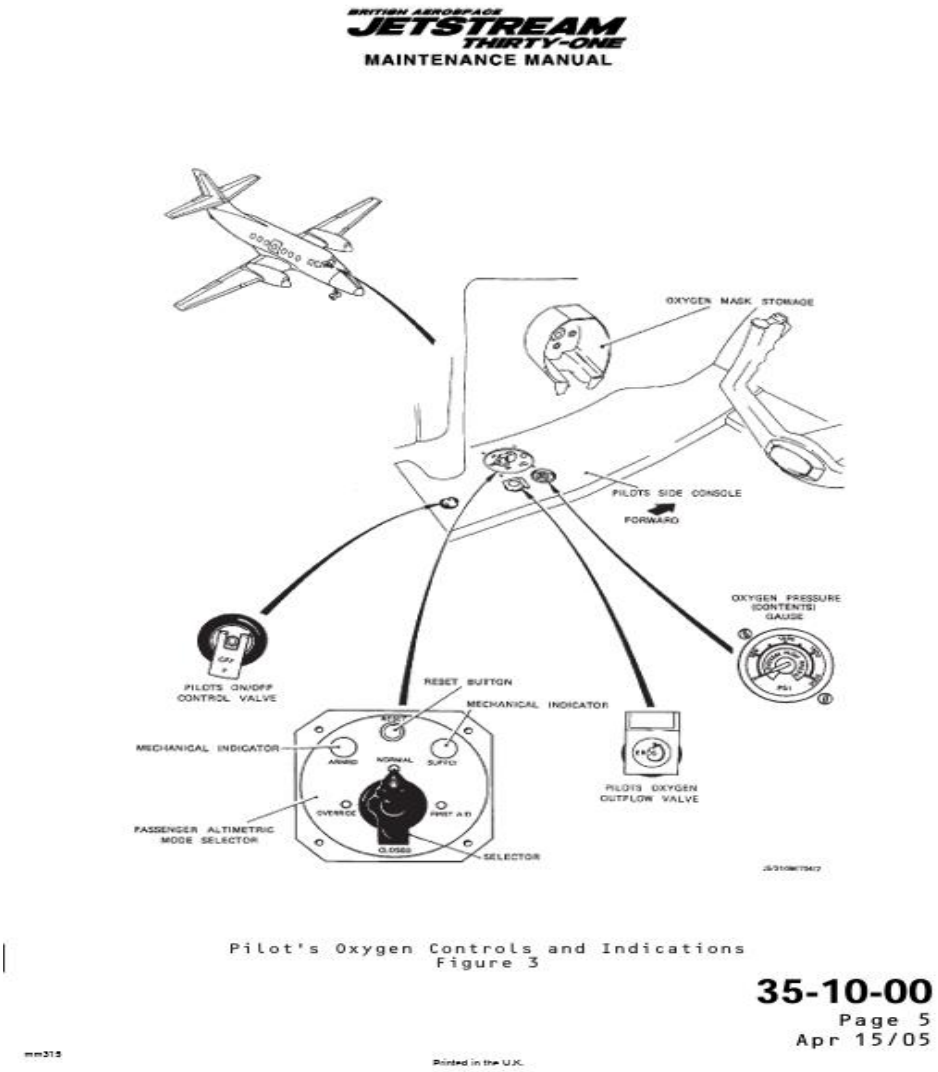


**Imagen 6**. Control de la Máscara de oxígeno YV661T

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

http://www.mes/

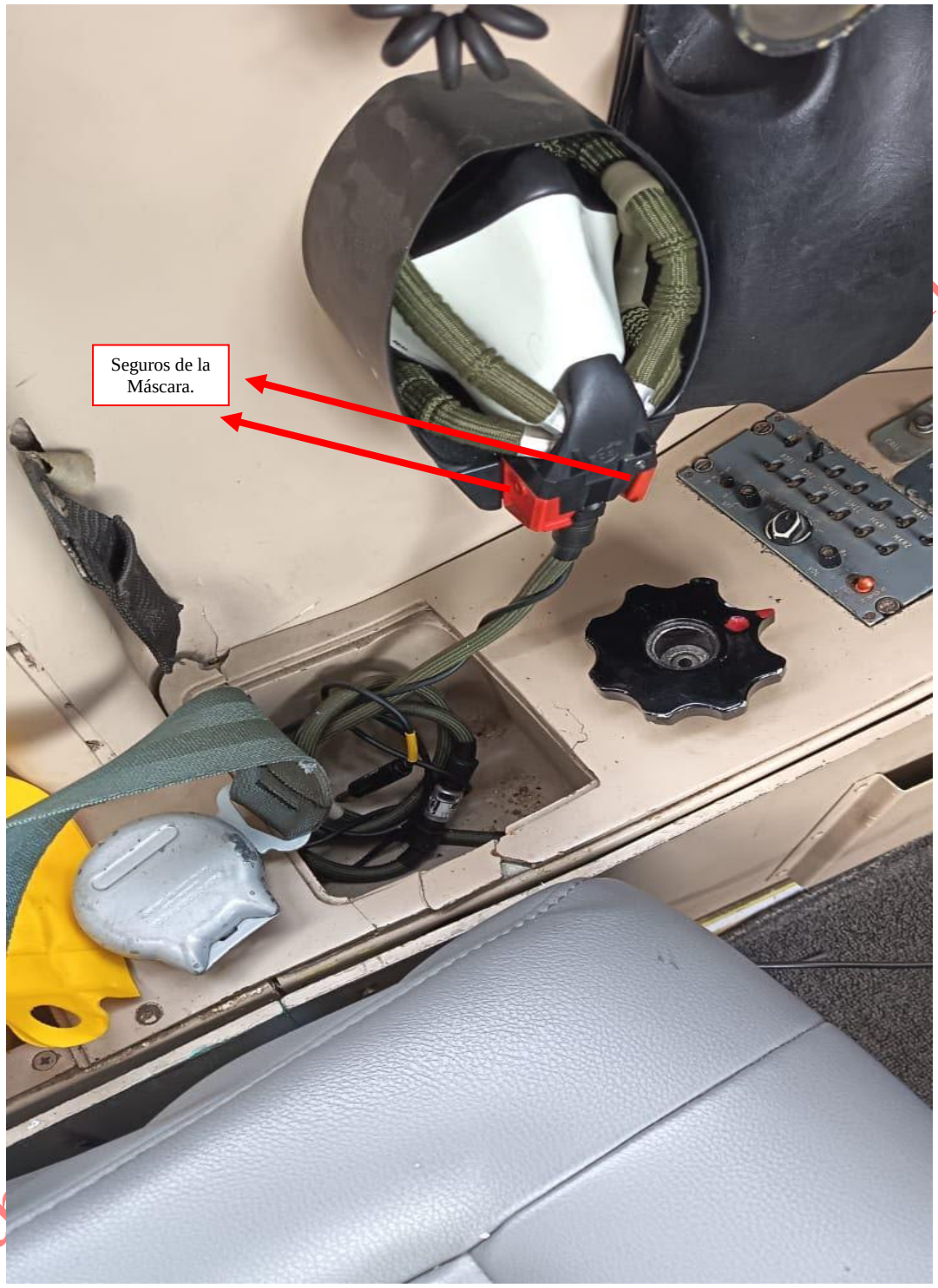


**Imagen 7.** Posición de la máscara de oxígeno asegurada YV661T.

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

**Imagen 8.** Base de almacenamiento de la máscara de oxígeno YV661T.

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

http://www.mes/

**Imagen 9.** Seguro que fija la máscara de oxígeno a la base YV661T.

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

http://w
es/

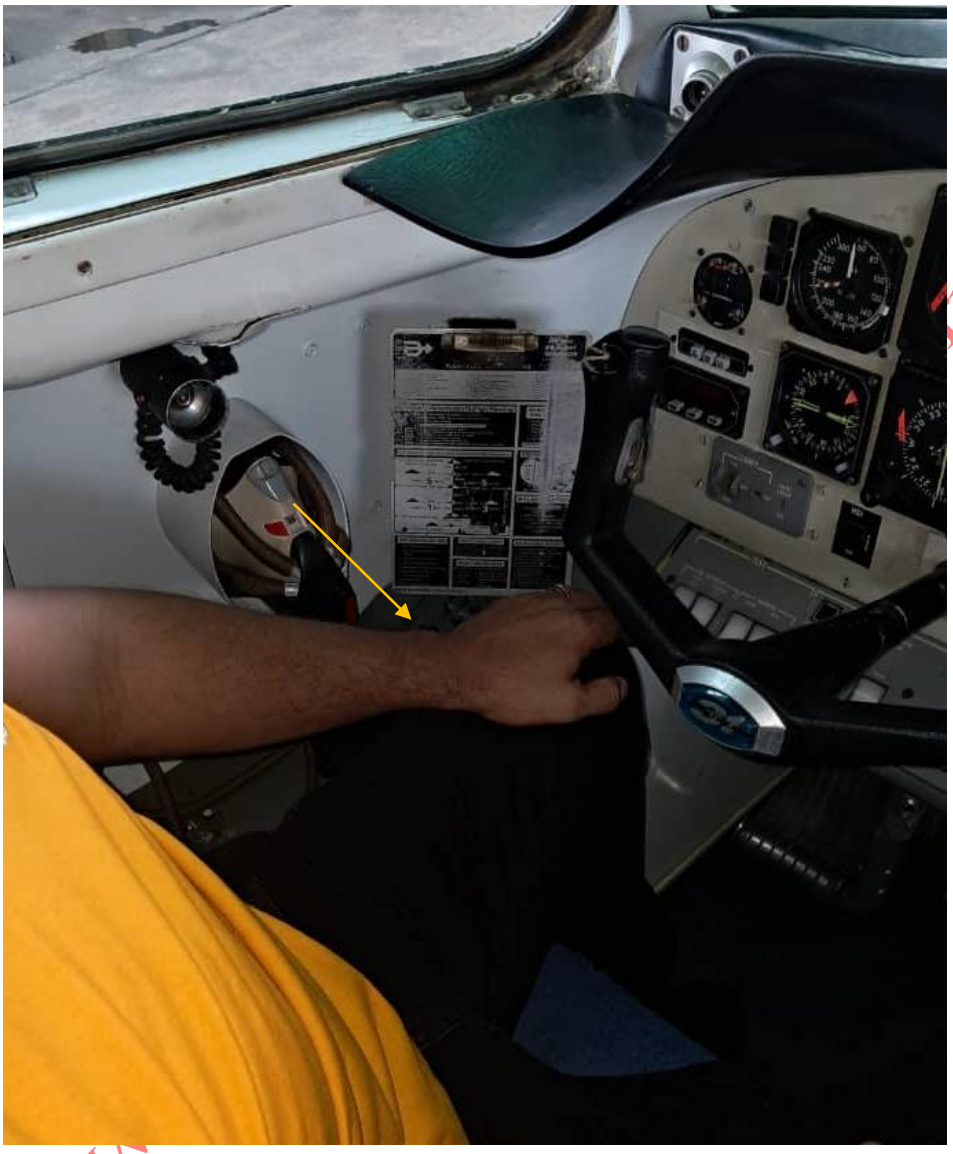

**Imagen 10.** Referencia de la distancia de la máscara y el Cap. en el puesto de mando YV661T.

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

http://www.imes/

**Imagen 11.** Referencia de la distancia de la máscara y el Cap. en el puesto de mando YV661T.

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

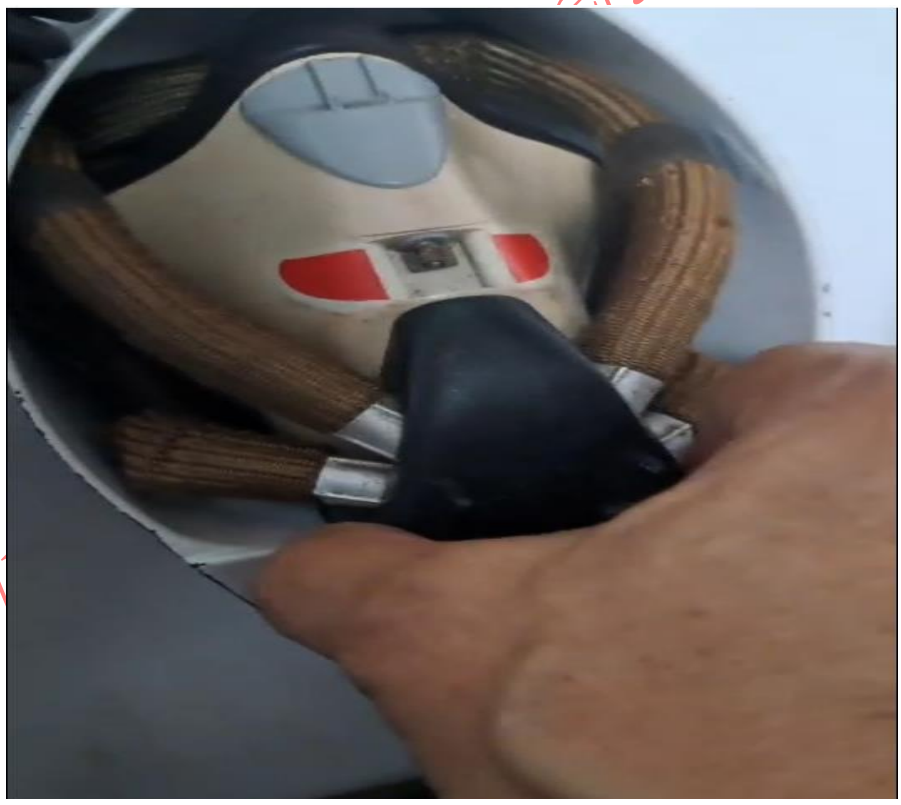

**Imagen 12.** Prueba para desenganchar la máscara asegurada **resultó insatisfactoria** YV661T.

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

**Imagen 12.** Procedimiento para desenganchar la máscara presionando las dos pestañas.

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

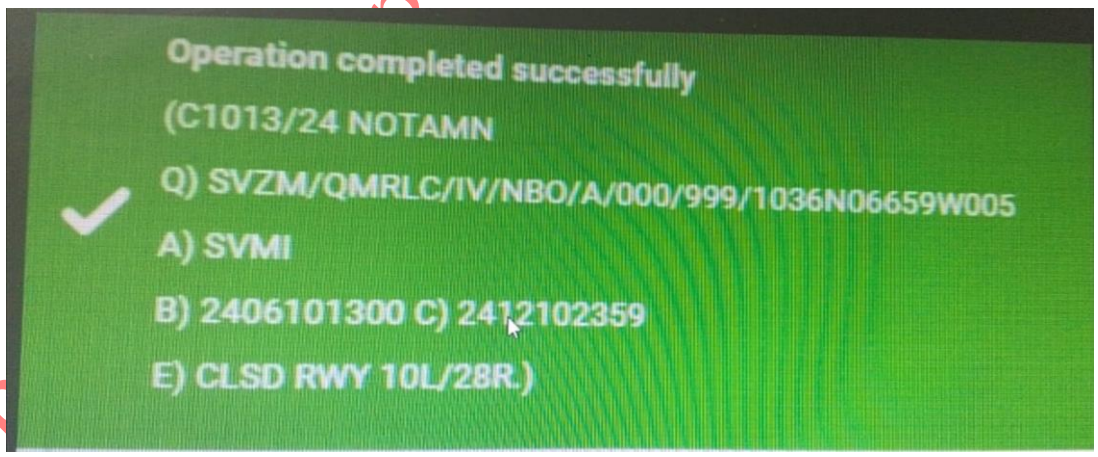


**Imagen 13.** NOTAMN con la información del cierre de pista del Año 2024.

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

http
nt.gob.ve
nes/

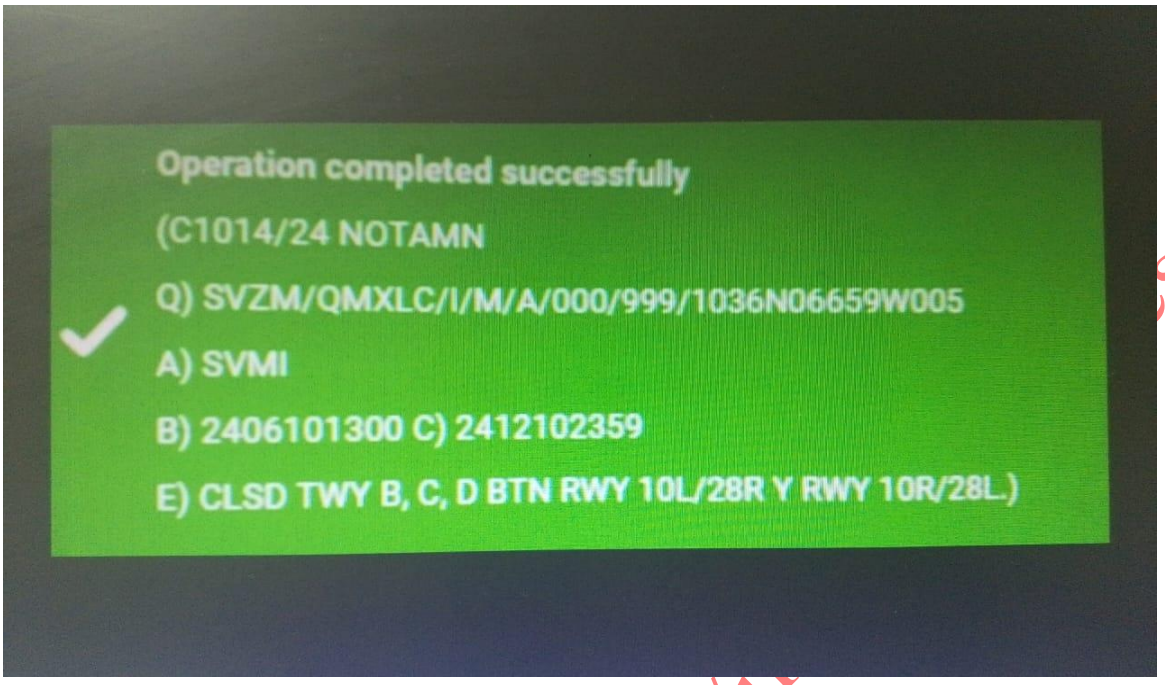


**Imagen 14.** NOTAMN con la información del cierre de pista del Año 2024.

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

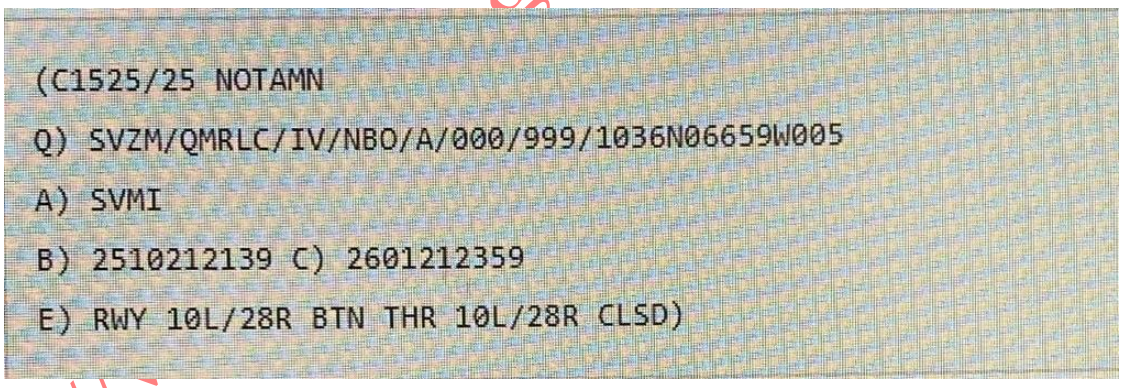


**Imagen 15.** NOTAMN con la información del cierre de pista del Año 2025.

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

```
Group: SUPERVISOR_CCAM                                    UTC Time
User: NAIROBY_FERNANDEZ                          2026.06.10-14:07:27

Este IPM: LOC-ID:00E312BBA799A919*/C=XX/ADMD=ICAO/PRMD=SV/O=SVZM/OU1=SVMI
Remitente: SVMIYNYX
Destinatarios primarios: SVMIYINA SVMIYIYA SVMIYNYA SVMIYSYX
SVMIYTYX SVMIZGZA SVMIZXAM SVMIZXZA SVMRYMYX SVPRYFYX SVSRYFYX
SVVAYFYX SVZMZRZX
Texto del mensaje:
PRI: GG
FT: 261827
(C0575/26 NOTAMR C0387/26
Q) SVZM/QMRLC/IV/NBO/A/000/999/1036N06659W005
A) SVMI
B) 2605261825 C) 2608262359
E) RWY 10L/28R CLSD.)
```

**Imagen 16.** NOTAMR con la información del cierre de pista del Año 2026.

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

**Resumen del historial de la Tripulación:**

- En fecha 20 de marzo de 2009, se emitió licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea Avión realizó verificación de competencia bajo la supervisión de un piloto examinador del INAC.
- En fecha 30 de julio del 2010, se habilitó en la aeronave B732 como Copiloto, con entrenamiento inicial en simulador (FFS-Full Flight Simulator) Y Type Rating realizado a través del explotador aéreo Avior Airlines.
- En fecha 20 de noviembre de 2015, se habilitó en el equipo B732 como Capitán con simulador (FFS-Full Flight Simulator) Y Type Rating realizado a través del explotador aéreo Rutaca.
- En fecha 18 de julio de 2024, se habilitó en la aeronave JS31 como Copiloto, realizando 8 horas de entrenamiento en simulador (FFS-Full Flight Simulator) Y Type Rating realizado a través del explotador aéreo Blue Star.
- En fecha 02 de marzo de 2026, se habilitó en el JS31, como Capitán efectuando simulador de vuelo completo (FFS-Full Flight Simulator) Y Type Rating realizado a través del explotador aéreo Blue Star, con acta de verificación de competencias por parte de un piloto evaluador del INAC.
- Actualmente posee una experiencia de **Siete mil Veinticuatro (7.024)** horas de vuelo de acuerdo a su último trámite respaldado en su expediente de Licencias.

http://www.inppt.gob.ve/jiaac/info

- En fecha 09 de agosto 2019, se emitió licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea avión, realizó verificación de competencia bajo la supervisión del piloto examinador del INAC.
- En fecha 25 de febrero del 2026, se habilitó en el JS31, como Copiloto, efectuando simulador de vuelo completo (FFS-Full Flight Simulator) Y Type Rating realizado a través del explotador aéreo Blue Star.
- Actualmente posee una experiencia de **Dos mil Doscientos Cuarenta y Nueve (2.249)**, horas de vuelo de acuerdo a su último trámite respaldado en su expediente de Licencias.

**Horas totales voladas en el tipo de aeronave JS31:**

- Cap. 62 Hrs.
- Copiloto. 24 Hrs.

**Hallazgos:**

- Se pudo constatar que las licencias y certificados médicos de la tripulación se encontraban vigentes.
- Se pudo constatar que la evaluación en el simulador del Cap. al mando fue satisfactoria.
- Se pudo constatar que la evaluación en el simulador del Primer Oficial fue satisfactoria.
- Se pudo constatar que el Cap. y el Primer Oficial cumplieron con el curso inicial de JETSTREAM bajo la RAV 135.
- La orden de evaluación práctica de vuelo para verificación de competencia en la Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea-Avión para el Cap. Por parte de la autoridad Aeronáutica fue realizada el 26 de febrero del presente año fue Satisfactoria.
- Se pudo constatar que fue verificada la competencia operacional como Capitán al mando en la aeronave matrícula YV661T, modelo BAE JETSREAM 3100 a través del acta realizada por la Autoridad Aeronáutica con el código de control **352240426AD** de fecha 24 de abril de 2026.

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

- **El evento con la máscara de oxígeno**, ocurre cuando no se encuentra correctamente asegurada en su posición.
- La tripulación al mando solo había realizado un vuelo previo al suceso en la ruta Maiquetía los Roques.
- Luego del análisis de la grabación de voz ATS, se pudo constatar que el Control de Aproximación de Maiquetía, suministro los parámetros y **la pista en uso RWY 28L** a la tripulación de mando la cual colacionó correctamente.
- Luego del análisis de la grabación de voz ATS, se pudo constatar que la Torre de Control de Maiquetía, suministro los parámetros y **la pista en uso RWY 28L** a la tripulación de mando la cual colacionó correctamente.
- **La pista RWY 28R** contaba con la **señalización de pista cerrada** según lo establecido en la **RAV 14.**
- **El NOTAMN C0575/26** de cierre de la pista 28R se encuentra Vigente.
- La pista **RWY 28R** se encuentra **cerrada** desde hace dos años.
- No hubo un **CRM** efectivo.
- Hubo una **Desviación de la Conciencia Situacional** por parte de la tripulación de mando.
- Ambos pilotos asumieron que la aproximación era la correcta.
- El monitoreo cruzado fue inadecuado compartían el mismo mapa mental erróneo.
- Fue inadecuado el cumplimiento por parte de la tripulación al mando, de **las instrucciones** suministradas por el Servicio de Control de Tránsito Aéreo (Torre de Control).
- El Controlador de Tránsito Aéreo (CTA), de la Torre de Control de Maiquetía, no detectó el desvío visual de la aeronave.

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó en base al proceso de investigación en el marco del sistema de modelos de error genérico (GEMS) comportamiento/error, y luego de categorizar el comportamiento con la aplicación de la taxonomía basada en habilidades, reglas y conocimientos, lo siguiente:

**La Acción Peligrosa** del suceso fue ocasionada por una acción involuntaria que resultó en un error, que ocasionó una falla en la ejecución de la acción en el sentido de que había una diferencia entre lo

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

Que debería haber ocurrido y lo que la acción realmente produjo, este error en la ejecución se constituye como **una confusión** o una omisión.

Las confusiones normalmente surgen **como resultado de no prestar atención** suficiente a la ejecución de la acción este error está contemplado en la taxonomía basada en **Habilidades** o (modos de fallas), esta situación derivó en la perdida de la conciencia situacional de la tripulación por lo que la defensa del **CRM** no fue efectiva.

En relación al servicio de control de tránsito aéreo la defensa de la torre de control fue inadecuada ya que no se mantuvo una vigilancia efectiva en la aproximación final de la aeronave luego de tenerla a la vista y haber autorizado el aterrizaje.
De acuerdo a lo establecido en el Doc. 4444 Gestión del Tránsito Aéreo Capítulo 7 Procedimientos del Servicio de Control de Aeródromos dice lo siguiente:

"Los controladores de aeródromo mantendrán bajo vigilancia constante todas las operaciones de vuelo que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, así como los vehículos y personal que se encuentren en el área de maniobras. **Se vigilará por observación visual**, aumentándola en condiciones de baja visibilidad por medio de un sistema de vigilancia ATS, de estar disponible."

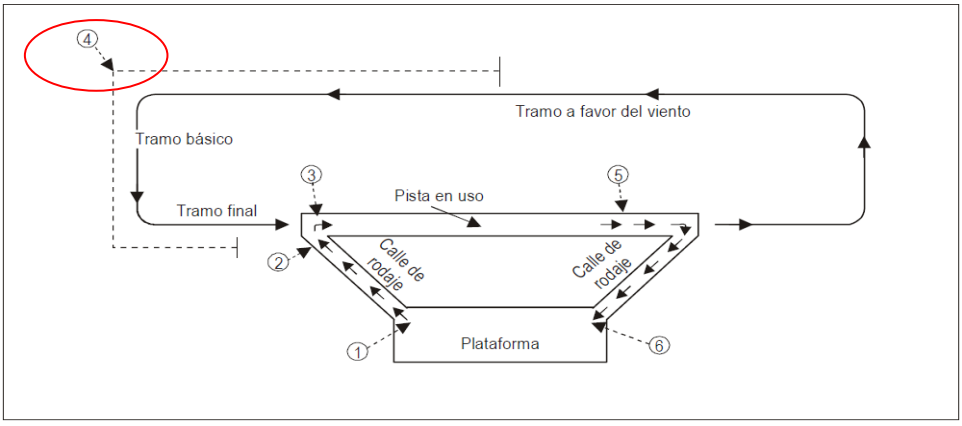


**Imagen 17.** Posiciones designadas de las aeronaves desde un punto de vista de la torre de control del aeródromo**. (Posición 4 autorización para el aterrizaje)**
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2026.

http://appt.gob.ve/jiaac/informes/

**Medidas Preventivas:**

**Al Explotador:**

- Se deben impartir cursos de capacitación de actualización en el área de CRM para la tripulación de mando en pro de la seguridad operacional con el fin de mitigar este tipo de eventos.
- Asegurarse de que las máscaras de oxígeno estén correctamente aseguradas antes realizar los vuelos.

**A la Autoridad Aeronáutica:**

Al Servicio a la Navegación Aérea dar capacitación de actualización para el personal de Controladores de Tránsito Aéreo de la Torre de Control de Maiquetía en lo relacionado a los Procedimientos del Servicio de Control de Aeródromos

**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° 016/2026**., 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.

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

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, 15  de junio 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.gob.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

http://www.mppt.gob.ve/informes/