



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE: 028/2025

INFORME

**INCIDENTE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV2792

FABRICANTE DE LA AERONAVE: BOEING COMPANY

MODELO: 737-2B7

SERIAL: 22887

EXPLOTADOR: LÍNEA AÉREA ESTELAR LATINOAMÉRICA, C.A

LUGAR: EN RUTA SVMÍ-SVSA

FECHA: 06/09/2025

HORA: 17:43 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°028/2025

El presente informe refleja las actuaciones realizadas por la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL**, bajo la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA OFICINA ADMINISTRATIVA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (DGOAST)**, 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°028/2025**. El único objetivo de la investigación es establecer las causas probables y los factores contribuyentes del suceso investigado, con la finalidad de tomar medidas apropiadas que puedan evitar la ocurrencia de futuros sucesos con características similares y la persistencia de los factores que fueron contribuyentes al mismo, sin determinar culpas o responsabilidades de ninguna índole, razón por la cual, en todas las experticias a realizar necesariamente no se recurrirán a procedimientos de prueba de tipo judicial.

El día 6 de septiembre de 2025, a las 17:43 (hora UTC) la aeronave Matricula: **YV2792**, Fabricada por: **BOEING COMPANY**, Modelo: **737-2B7**, Serial: **22887**, Propiedad de: **ESTELAR LATINOAMÉRICA, C.A.**, presentó plan de vuelo desde el **AEROPUERTO INTERNACIONAL "SIMON BOLÍVAR"**, ubicado en el estado la Guaira, con destino al **AEROPUERTO SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA "GENERAL JUAN VICENTE GÓMEZ"**, ubicado en San Antonio del Táchira estado Táchira, Con cinco (5) tripulantes y sesenta y ocho (68) pasajeros a bordo. El vuelo se desarrolló con normalidad, luego del ascenso inicial y a lo largo de la ruta con normalidad, a las 17:43 UTC la aeronave establecida con un nivel de vuelo FL 280, solicita autorización al Centro de Control de Área Maiquetía para iniciar el descenso, la tripulación al mando se percata de una baja indicación de fluido hidráulico sin tener baja presión del motor, de inmediato aplica los procedimientos establecidos en el QRH (MANUAL DE REFERENCIA RAPIDA) y por medidas preventivas el capitán al mando toma la decisión de retornar al aeropuerto de salida. Luego del aterrizaje y al salir de la pista la aeronave queda en la calle de rodaje donde solicita remolque. Resultando la tripulación y pasajeros ilesos y la aeronave sin daños estructurales. (scf-np. Grupo 4 27001 - 272000 kg).



La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores turbofan CFM56-3, fabricado por **BOEING COMPANY**, categoría: Aviación comercial, La aeronave para el momento del suceso se encontraba **Aeronavegable**, según su certificado de aeronavegabilidad vigente, emitido por la Autoridad Aeronáutica (INAC) y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.



INAC REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE ACUÁTICO Y AEREO
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL

CERTIFICADO DE MATRÍCULA
(Certificate of Aircraft Registration)

Nº 008346

Modelo y Marca: Boeing 737-800
YV2792
Fabricante y Marca: Boeing 737-800
Número de Serie: 42284

Nombre del Titular: ESTELAR TECHIK C.A.
Dirección: (Punto de Control)

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 on 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: 17-07-2020
Nombre y Firma del Titular: (Firma)
Cgo. SUSANA GARCIA RODRIGUEZ
REGISTRADORA AERONAUTICA NACIONAL

☐ Certificado en Original (Original Certificate)
☐ Certificado que copia al emitido por la Autoridad Aeronáutica con el número de control (Certificate that copies the original one issued by the Aeronautical Authority with the control number) 004203
de fecha (date): 17-07-2020

Registrado en el Libro de Matrículas Nacionales bajo el No. 605 Folio 4 / 2020

Imagen 1: Certificado de Aeronavegabilidad, aeronave YV2792

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025

La organización de mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **ESTELAR TECHIK C.A. (OMAC N.º: 681)** Ubicada en el **Aeropuerto internacional “Simón Bolívar”**, zona este, hangar de “ESTELAR” Airlines, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira.

El piloto con 64 años de edad, mantiene un Certificado Médico Aeronáutico y licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (Avión), todas vigentes y emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes:

- Vuelo Instrumental-Instrumental Flight 23/ Ene/2026.
- B732 / B733/B734 Capitán / PIC 23/ Ene/2026.

De los últimos noventa días tuvo **ciento setenta (170) horas de vuelo**, como piloto al mando.

El Copiloto con 32 años de edad, mantiene un Certificado Médico Aeronáutico, y licencia de Piloto Comercial (Avión), ambos vigentes emitidas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), quien es la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula y Explotador conforme a la normativa internacional vigente y tiene las habilitaciones siguientes:

- Vuelo instrumental/ Instrumental Flight 20/ Mar/2026.
- B732 /B733/ B734 Copiloto / SIC 20/Mar/2026.

De los últimos noventa días tuvo **cuarenta y cinco (45) horas de vuelo**, como copiloto.

Las condiciones meteorológicas eran ilimitadas y favorables a lo largo del día para las operaciones en la ruta de vuelo.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

1. Se realizó la entrevista a la tripulación de vuelo.
2. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo:
 - Cédula de identidad.
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la Aeronave **YV2792**:
 - Certificado de matrícula.
 - Certificado de aeronavegabilidad
 - Licencia de estación de radio de la aeronave.
 - Póliza de seguro de la aeronave.
 - Certificado de Homologación Acústica.



5. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la **OMAC N° 681. ESTELAR TECHNIK**

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.

6. Se realizó registro Fotográfico.

7. Se entregó la cesión de custodia total N°0032/2025



Imagen 2: Fuga Hidráulica del sistema B, aeronave YV2792

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



Imagen 3: PACKING O-RING del sistema B dañado, aeronave YV2792

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025





Imagen 4. Fuga Hidráulica del sistema A, aeronave YV2792

Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025

CAUSA PROBABLE

La JIAAC luego de las experticias realizadas y las evidencias recabadas durante el proceso de Investigación pudo determinar lo siguiente; La aeronave Boeing modelo 737-2B7 cuenta con tres sistemas hidráulicos (Sistema A, B y Standby) que suelen encargarse de la extensión y retracción de los trenes de aterrizajes. Al producirse una falla hidráulica, cuenta con un interruptor de presión en la línea de presión de cada bomba hidráulica que está conectado a una luz de advertencia de baja presión en el panel superior de los pilotos, para indicar una baja presión hidráulica.

Al realizar el troubleshooting del sistema hidráulico, recomiendan como primer paso rastrear la fuga del fluido a lo largo de las distintas tuberías, con el objetivo de identificar su origen; en este caso, se detectaron dos fugas hidráulicas; la primera localizada en una línea hidráulica que va conectada a la bomba eléctrica del Sistema B, por mala condición de un packing.

La segunda fuga fue localizada en un fitting de la línea de presión del motor # 02, que va conectado al módulo del sistema, lo que ocasionó una pérdida de presión en el Sistema A.

Se efectuó inspección check sistema HYD de acuerdo al AMM 29-00-00, Pág. 601, se reemplazó packing en línea de press, bomba HID RH, sys B. Se efectuó chequeo operacional de acuerdo al AMM 29- 12-00, Pág. 201-202, resultados satisfactorios.

Se efectuó hydraulic system check de acuerdo al AMM 29-00-00 Pág. 601-603; se ajustó fitting en la línea de presión del motor # 02 al módulo del sistema A, de acuerdo al AMM 20-10-51 Pág. 401; se efectuó operational check al Sistema A de acuerdo al AMM 29-11-00 Pág. 201- 203 con resultados satisfactorios.

Se recomienda verificar las tuberías hidráulicas de acuerdo al estado por condición y seguridad de instalación, durante cada Servicio 1A de la aeronave.

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



La información aquí suministrada es emitida por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), bajo la Dirección General de la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte (DGOAST), adscrita al Ministerio del Poder Popular Para el Transporte (MPPT).

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).

Caracas, 26 de septiembre de 2025

<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

