



EXPEDIENTE 029/2025

# INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE  
SCF-PP**

**MATRÍCULA:** YV2794

**FABRICANTE DE LA AERONAVE:** THE BOEING COMPANY

**MODELO:** 737-232

**SERIAL:** 23089

**EXPLOTADOR:** AVIOR AIRLINES

**LUGAR:** SVBM

**FECHA:** 10/09/2025

**HORA:** 22:30 UTC



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



## **INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN**

### JIAAC EXPEDIENTE N° 029/2025

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° 029/2025**. 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 10 de septiembre de 2025, la aeronave matrícula YV2794, fabricada por: THE BOEING COMPANY, Modelo: 727-232, Serial: 23089, propiedad de: AVIOR AIRLINES C.A, Presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional “Jacinto Lara”, Barquisimeto, Estado Lara, (SVBM), con destino al Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar”, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI), con setenta y dos (72) pasajeros a bordo y seis (6) Tripulantes. En carrera de despegue por la pista 09, llegando a la Velocidad de Decisión (V1) la tripulación escuchó un fuerte ruido acompañado con una inclinación a la derecha en la rotación. La tripulación se percata de la reducción del EPR (Relación de Presión del Motor) en el motor N°2 con una guiñada hacia la derecha, la tripulación de inmediato realiza los procedimientos de emergencia establecidos en el QRH (MANUAL DE REFERENCIA RAPIDA), para poder ascender a una altura segura y notifica al Control de Aproximación su decisión de retornar al Aeropuerto Internacional “Jacinto Lara”, Barquisimeto, ubicado en el Estado Lara. Resultando la tripulación, pasajeros ilesos y la aeronave con la novedad antes mencionada.



La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores ubicados debajo de las alas, son Pratt and Whitney, modelo JT8D-17A, categoría: Aviación Comercial – servicio público de transporte, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. El peso máximo de despegue es de 52.390 Kg. La aeronave dispone de Certificados de matrícula y aeronavegabilidad emitidas por el INAC como Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula vigente.

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.

c/informes/

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA <b>CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD</b> (Certificate of Airworthiness)			Nº de Control: <b>015517</b>
1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) <b>YV2794</b>	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) <b>THE BOEING COMPANY / 737-232 TRANSPORTE</b>	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) <b>23089</b>	
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) <b>AVIACIÓN COMERCIAL - SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO</b>	Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad: (Classification of the Certificate of Airworthiness) <b>ESTÁNDAR</b>		
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 Régulaciones 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 in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations).			
Fecha de otorgamiento: (Date of issue) <b>09/FEB/2024</b>	PRESIDENCIA Firma: <b>GEORGINO ALBERTO BRICEÑO DUDAMEL</b> (Signature) INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA		
6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por <b>2 Años</b> 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 Régulaciones Aeronáuticas Venezolanas correspondiente, emitidas por la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela. (This Certificate of Airworthiness is effective for <b>2 Years</b> 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).			
Certificado que anula el emitido con el Nº de Control: (Certificate that cancel original one with Control Nº) <b>CEA-07-30-31-0048-2006 Rev 2</b>			
<input type="checkbox"/> Certificado en original (Certificate in original)	<input checked="" type="checkbox"/> Renovación de Certificado (Renewal of Certificate)	De fecha: (Dated)	

**Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad, aeronave YV2794**  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025



La Organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue la **OMAC N° 440 AVIOR AIRLINES C.A**, ubicada en el Aeropuerto Internacional "Gral. José Antonio Anzoátegui", hangares Avior, Barcelona, Estado Anzoátegui

El piloto con 45 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 14/Ene/2026
- B732 Capitán / PIC 14/Ene2026

El copiloto con 37 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 15/Nov/2025
- B732 B734 Copiloto / SIC 15/Nov/2025

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 **YV2794**:

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

4. Se solicitó, copias de los siguientes documentos a la **OMAC N° 440**.

- 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.
- Último Certificado de Conformidad de Mantenimiento.

5. Se realizó fijación fotográfica de la aeronave.

6. Revisión de los manuales de mantenimiento.

7. Reunión de coordinación con los TMA de la omac para la inspección de los componentes afectados.

*http://www.mppt.vzla.gob.ve/ibac/informes/*



**BOEING**  
**737**   
MAINTENANCE MANUAL

**B. Periodic Inspection Chart**

Component	Nature of the Inspection	Inspection Time			Remarks
		Routine	Minor	Major	
Pressure Ratio Bleed Control	a. Security of mounting		X	X	
	b. Security of accessible lines and fittings		X	X	
Pressure Ratio Bleed Control Ps3 Pressure Air Supply Strainer, P/N 44056 (located in fitting on front of high pressure bleed pad at 11 o'clock position)	a. Foreign matter, strainer damaged			X	Replace strainer, or if serviceable, clean with a standard solvent, then dry with compressed air.
Pressure Ratio Bleed Control Ps3 Air Supply Screen (In Control Inlet)	a. Foreign matter		X		Disconnect Ps3 Line from pressure ratio bleed control and remove fitting, metering plug, venturi, and screen (AMM 75-31-12). Brush clean parts and reassemble.
Compressor Bleed Valve, 8th or 13th-Stage	a. Make sure the bleed valves move freely			X	Bleed valves that do not operate freely can be lubricated by the following procedure.

**NOTE:** Bleed valves that cannot be freed by lubrication and bleed valves that need frequent lubrication should be removed and overhauled.

- (1) Inject 4 - 6 ounces of approved lubricant into the muscle line to the valve at the nearest connection.
- (2) Apply 100 psig of air or nitrogen to make sure there is flow into the valve. This will also exercise the valve.

EFFECTIVITY

DAL ALL

D6-37116

**75-31-00**

Page 602  
Aug 01/07

BOEING PROPRIETARY - Copyright (C) - Unpublished Work - See title page for details.

**Figura 2. Manual de Mantenimiento, Lubricación de las Válvulas Bleen (pág. 1-2)**  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025



**BOEING**  
**737**   
MAINTENANCE MANUAL

- (3) Permit the product to soak for 30 minutes.
- (4) Connect the muscle line again.
- (5) Start the engine and exercise it several times up to the bleed close point to permit the valve to open and close.

**NOTE:** The only lubricant approved for this application is WC-393. This is the only product known to P&W which keeps its lubricating properties at engine operating temperatures without gumming or coking (which can result in increased seizing of the valve). WC-393 lubricant can be obtained from the source that follows:  
Aviation Fluids Services, Inc.  
950 Kingsland Ave.  
St. Louis, MO 63130  
Phone: (800) 325-4720 or (314) 721-2910

EFFECTIVITY—

DAL ALL

D6-37116

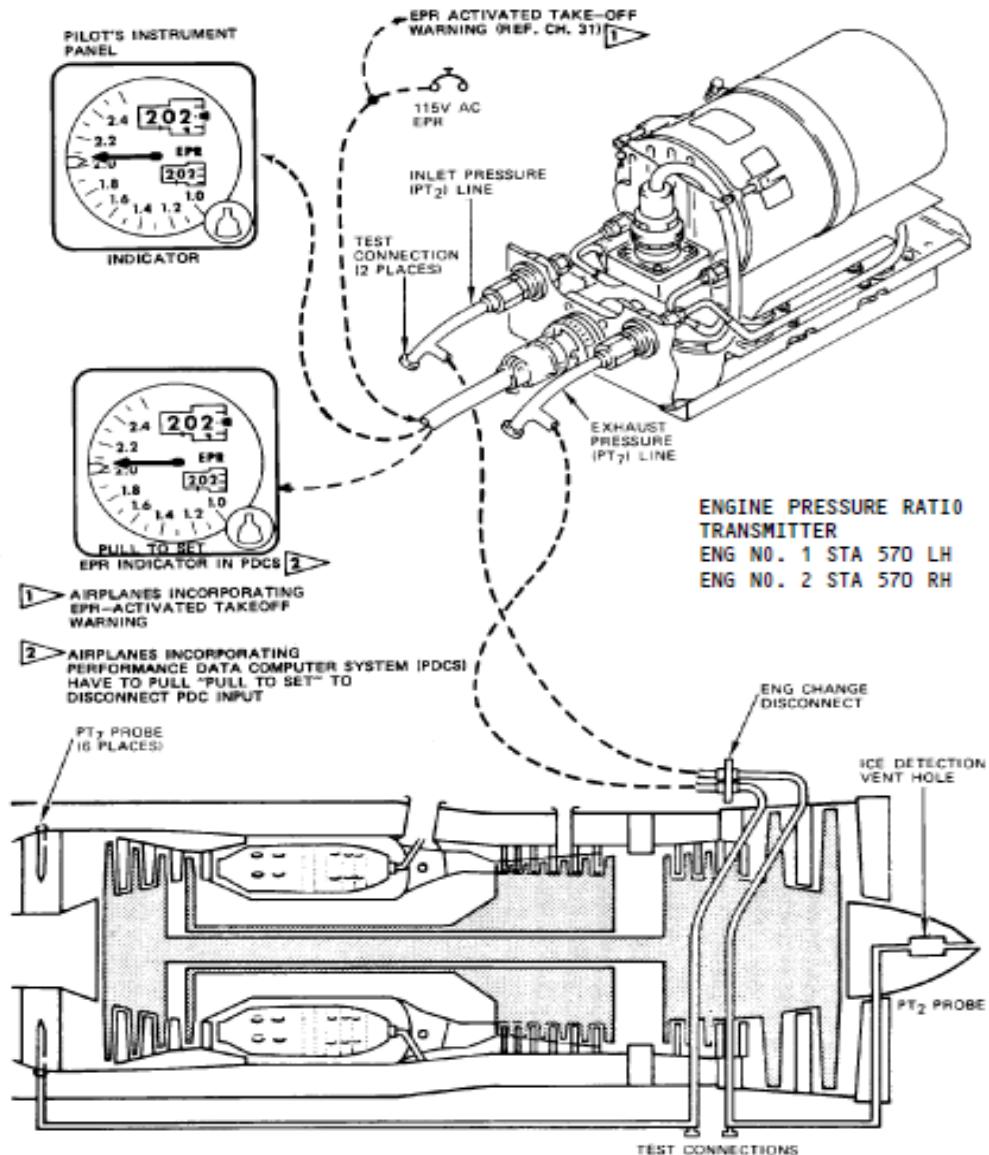
75-31-00

Page 603  
Aug 01/06

**Figura 3.** Manual de Mantenimiento, Lubricación de las Válvulas Bleed (pág. 2-2)  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025



**BOEING**  
**737** MAINTENANCE MANUAL



Engine Pressure Ratio Indicating System  
Figure 1

EFFECTIVITY

DAL ALL

D6-37116

77-11-00

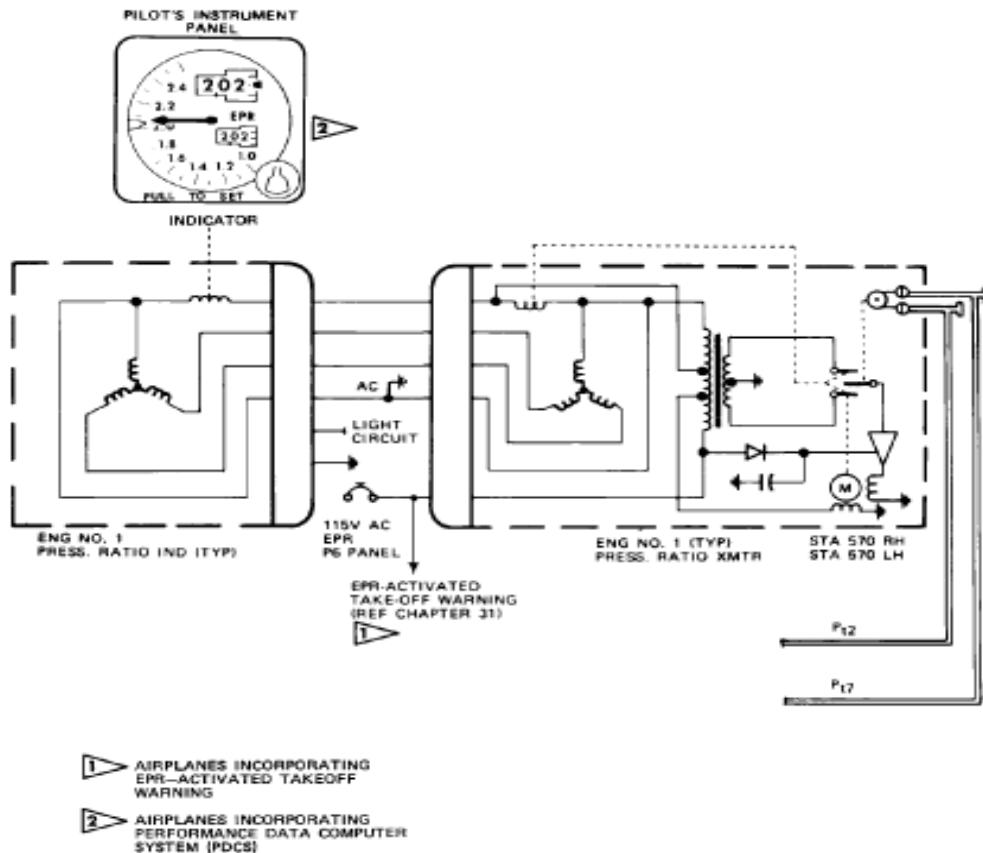
Page 2  
May 01/03

BOEING PROPRIETARY - Copyright (C) - Unpublished Work - See title page for details.

**Figura 4.** Engine Pressure Ratio Indicating System.  
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025



**BOEING**  
**737**   
**MAINTENANCE MANUAL**



Engine Pressure Ratio Indicating System Schematic  
Figure 2

44599

EFFECTIVITY

DAL ALL

D6-37116

77-11-00

Page 4  
May 01/03

BOEING PROPRIETARY - Copyright (C) - Unpublished Work - See title page for details.

**Figura 5. Engine Pressure Ratio Indicating System Schematic.**  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025



**Figura 6.** Lubricación de las válvulas Bleed, aeronave YV2794  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025



**Figura 7.** Inspección del Sistema de Válvulas Bleed, aeronave YV2794  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025



**Figura 8.** Inspección del Sistema de Válvulas Bleed, aeronave YV2794  
**Fuente:** Investigador Encargado. **Año:** 2025



8. Se efectuó Trouble Shooting (CAZA FALLA) de acuerdo al AMM 77-11-00 Pág. 101 y 104 observándose un Leve STALL en el motor numero 2, al salir de IDLE (POTENCIA MINIMA).
9. Se realizó lubricación de Válvula bleed acorde al AMM 75-31-00 PAG 602 y 603.
10. Se realizó TEST Operacional del motor en cuestión según AMM71-00-00 PAG 508, Operando en rangos normales y parámetros estables.
11. Se entregó la Cesión de Custodia Total de la aeronave 034-2025.

#### **HALLAZGOS:**

La JIAAC luego de las experticias realizadas y las evidencias recabadas durante el proceso de Investigación, pudo constatar que la reducción del EPR del motor N°2 fue ocasionado por la falta de lubricación de Válvula bleed, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Mantenimiento AMM 75-31-00 PAG 602 y 603, acorde a los resultados obtenidos en el Trouble Shooting realizado el 10 de septiembre del 2025 según lo establecido en el Manual de Mantenimiento 77-11-00 Pág. 101 y 104.

**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 **Nº 029/2025.**, 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, 30 de Septiembre de 2025.