

EXPEDIENTE 030/2025

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE
SCF-PP

MATRÍCULA: YV666T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: THE BOEING COMPANY

MODELO: 737-329

SERIAL: 23774

EXPLOTADOR: ESTELAR LATINOAMERICA C.A

LUGAR: EN RUTA SVPR - SVMI

FECHA: 15/09/2025

HORA: 13:31 UTC



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



INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N° 030/2025

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° 030/2025**, 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 15 de septiembre de 2025, la aeronave matrícula YV666T, fabricada por: THE BOEING COMPANY, Modelo: 737-329, Serial:23774, propiedad de: ESTELAR LATINOAMERICA C.A, Presentó plan de vuelo desde el Aeropuerto General Manuel Carlos Piar, ubicado en Puerto Ordaz, estado Bolívar, con destino al Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar”, ubicado en Maiquetía, Estado La Guaira (SVMI), con sesenta y dos (62) pasajeros a bordo y tres (3) Tripulantes, Cuando la aeronave se encontraba en fase de crucero, se presentó una fuerte vibración en el motor N° 1, el capitán solicita autorización al Centro de Control de Área, descenso por performance y ejecuta el procedimiento Drift Down para tener la altitud recomendada para la aeronave. Durante el descenso la sobrecargo informa que el motor N°1 había expulsado humo, de inmediato la tripulación aplica los Memory Items del procedimiento Severe Damage y continuó con la aplicación de los procedimientos establecidos en el QRH El Cap. al mando Decide continuar hacia el aeropuerto de destino, aterrizando sin novedad y resultando la tripulación y pasajeros ilesos y la aeronave sin daños estructurales.



La aeronave es un bimotor terrestre propulsado por dos motores CFM international, modelo CFM56-3B-2,

Categoría: Aviación Comercial – servicio público de transporte, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. El peso máximo de despegue es de 95.028 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.

INAC

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

Nº de Control: **015803**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV666T	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) THE BOEING COMPANY / 737-329 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 23774
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION COMERCIAL - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AREO	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 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: 11/OCT/2024		
6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 2 Years 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 que anula el emitido con el Nº de Control: (Certificate that cancel original one with Control Nº): _____		
De fecha: (Dated): _____		
<input checked="" type="checkbox"/> Certificado en original (Certificate in original)		<input type="checkbox"/> Renovación de Certificado (Renewal of Certificate)

INAC
PRESIDENCIA
INSTITUTO NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL
LEONARDO ALBERTO BRICEÑO DUDAMEL
PRESIDENTE (E) DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad, aeronave YV666T.

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° 681 ESTELAR TECHNIK, C.A**, ubicada en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", zona este, hangar Estelar. Maiquetía Estado La Guaira.

El piloto con 31 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 17/Sep/2025
- B732/B733/B734 Capitán / PIC 17/Sep/2025

El copiloto con 28 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 18/Mar/2026
- B733/B734 Copiloto / SIC 18/Mar/2026
- Multimotores Terrestres/Multi Engine Land (PA34) 18/Mar/2026

Las condiciones meteorológicas eran de vientos del este con 4 nudos (KT), visibilidad ilimitada y en general buen tiempo a lo largo del día.

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 **YV666T**:

- 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° 681**.

- 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 inspección detallada del Inlet Cowl (Que es la estructura externa que forma la entrada del motor) y los Fan Cowl panel (Que cubre y protege componentes críticos como el ventilador los sistemas hidráulicos y eléctricos que se encuentran en la parte frontal del motor) de acuerdo a lo establecido en el AMM71-11-01 Pág. 601-602 Y AMM 71-11-02 Pág. 601-602.
6. Se realizó inspección detallada de los álabes del Fan de acuerdo a lo establecido en el AMM 72-31-02, Pág. 602-609.
7. Se realizó inspección de las Outlet Guide Vanes (OGV) que son los Álabes Guía de Salida su función es dirigir el flujo de aire desde el compresor hacia la turbina de manera eficiente, de acuerdo a lo establecido en el AMM 72-33-00 Pág. 623-633.
8. Se realizó inspección a los paneles Acústicos Delanteros, intermedios y traseros de acuerdo a lo establecido en el AMM 72-33-00 Pág. 611-622.
9. Se realizó una inspección Boroscópica para determinar el estado interno del motor de acuerdo a lo establecido en el AMM 72-00-00, Pág. 601-605.
10. Se realizó la fijación fotográfica.



Figura 2. Daños en los álabes YV666T
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025

http://W/



Figura 3. Fractura de los Álabes YV666T
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025



Figura 4. Ruptura de los álabes y daños en los paneles acústicos YV666T
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



Figura 5. Perforación del Nose Cowl YV666T
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025



Figura 6. Fractura del Fan Cowl Derecho Daño (Capota) YV666T
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



Figura 7. Fractura del Fan Cowl Derecho YV666T.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2025





Figura 8. Alabes afectados motor Derecho YV666T.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025

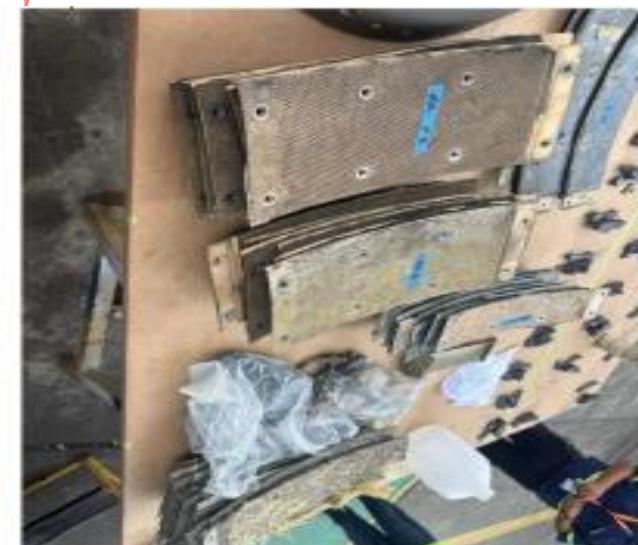


Figura 9. Paneles acústicos delanteros afectados YV666T.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2025



11. Se entregó la cesión de custodia total de la aeronave 037-2025.

HALLAZGOS:

La JIAAC luego de las experticias realizadas y las evidencias recabadas durante el proceso de Investigación pudo constatar que el Motor N°1 marca CFM International modelo CFM56-3B-2 SERIAL 720983 presentó los siguientes daños:

- Daños en los alabes del FAN.
- Desprendimiento del alabe N° 27 del FAN.
- Paneles acústicos del motor desprendido.
- Perforación en la capota del FAN lado derecho.
- Daños en el cono de admisión.

Luego de la inspección Boroscópica se pudo determinar lo siguiente; Varios componentes internos del motor fueron afectados, es importante destacar que los daños se encuentran dentro de los límites establecidos por el fabricante, el reemplazo de todos los álabes del fan es requerido.

Se pudo constatar que otras partes que complementan el motor, tales como el Fan Cowl (Cubre el motor turbofan, especialmente el ventilador FAN protegiéndolo de impactos, condiciones climáticas y objetos extraños.) y paneles acústicos (diseñados para reducir el ruido generado por el motor y otros sistemas durante el vuelo.) también presentan afectaciones que requieren sustitución para preservar la integridad estructural y funcional.

Finalmente se procedió con la remoción e instalación del motor LH, Esta medida permite restablecer la operatividad de la aeronave de forma segura y eficiente, cumpliendo con los estándares técnicos y operacionales requeridos.

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-JIAC-F014 correspondiente al expediente N° 030/2025., 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, 10 de octubre de 2025.



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

ht