

EXPEDIENTE 020/2026

INFORME PRELIMINAR

SCF-PP

MATRICULA: YV647T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: DOUGLAS
AIRCRAFT COMPANY

MODELO: DC-9-83

SERIAL: 53347

EXPLOTADOR: RUTAS AÉREAS C.A (RUTACA)

LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL "ARTURO
MICHELENA" CARABOBO (SVVA)

FECHA: 09/08/2026

HORA: 14:07 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 020/2026

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° 020/2026** 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 día 09 de Agosto de 2026 la aeronave matrícula: YV647T, fabricada por: DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, Modelo: DC-9-83 Serial: 53347 propiedad de: RUTAS AÉREAS C.A (RUTACA) despegó a las 14:07 (UTC) con un plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional Arturo Michelena, ubicado en Valencia Estado Carabobo, (SVVA) con destino al Aeropuerto Internacional de Punta Cana ubicado en la Isla de República Dominicana, (MDSD) con nueve (09) tripulantes y ochenta y dos (82) pasajeros a bordo. Durante la carrera de despegue antes de alcanzar los 80 nudos la aeronave presentó un STALL en el motor derecho (que es una interrupción abrupta del flujo de aire normal a través del compresor de su motor), de inmediato la tripulación aplicó los procedimientos establecidos en el QRH (Manual de Referencia Rápida) el piloto al mando tomo la decisión de interrumpir el despegue y solicitó autorización a la Torre de Control para retornar a la plataforma. Resultando la tripulación y pasajeros ilesos, y la aeronave con la novedad antes mencionada.



La aeronave, corresponde a un bimotor de fuselaje estrecho, de mediano alcance, equipado con motores turbofán Pratt and Whitney modelo: JT8D-217C, serial: P726920D el Peso máximo de despegue, 67.812 kg (149.500 lb).

La aeronave dispone de Certificados de matrícula, aeronavegabilidad y Certificado de Homologación Acústica, Licencia de estación de Radio a bordo de las aeronaves 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.



The image shows a Certificate of Airworthiness (Certificado de Aeronavegabilidad) for aircraft YV647T. The certificate is issued by the Instituto Nacional de Seguridad Aeronáutica (INAC) of the Republic of Venezuela. It includes the following information:

- 1. Nacionalidad y matrícula:** YV647T
- 2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave:** DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY / DC-9-83 TRANSPORTE
- 3. Número de serie de la aeronave:** 53347
- 4. Categoría operacional permitida:** AVIACION COMERCIAL - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO
- Clasificación del Certificado de Aeronavegabilidad:** 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.**
- Fecha de otorgamiento:** 29/JUL/2026
- Firma:** EDWIN JOSE PÉREZ MARTÍNEZ, PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (INAC)
- 6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por 319 Días**
- Certificado que anula el emitido con el N° de Control:** (Certificate that cancel original one with Control N°)
- De fecha:** (Dated)

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad YV647T

Fuente: Investigadora Encargada. Año: 2026

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave fue La **OMAC N°038 Taller Aeronáutico Mares**, ubicado en el Aeropuerto Internacional "Arturo Michelena" Estado Carabobo.

El piloto al mando de 41 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/Oct/2026
- MD 80 Capitán / PIC 14/Oct/2026

El Primer Oficial de 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 06/Jul/2027
- MD 80 Copiloto / SIC 06/Jul/2027

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad ilimitada con viento en calma 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 **YV647T**:
 - 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°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.
5. Se realizó la inspección de localización de fallas (Trouble Shooting) de acuerdo al manual de Mantenimiento (AMM), 72-00-04 pág. 114.
6. Se entregó Cesión de Custodia total de la aeronave N°**025-2026**.
7. Se realizó fijación fotográfica.



Figura 2.Inspección del Motor Derecho YV647T
Figura Fuente: Investigadora Encargada Año: 2026



Figura 3.Inspección del Motor Derecho YV647T

Fuente: Investigadora Encargada **Año:** 2026



Figura 4: Válvula de sangrado (Bleed Valve) Motor Derecho YV647T
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026.

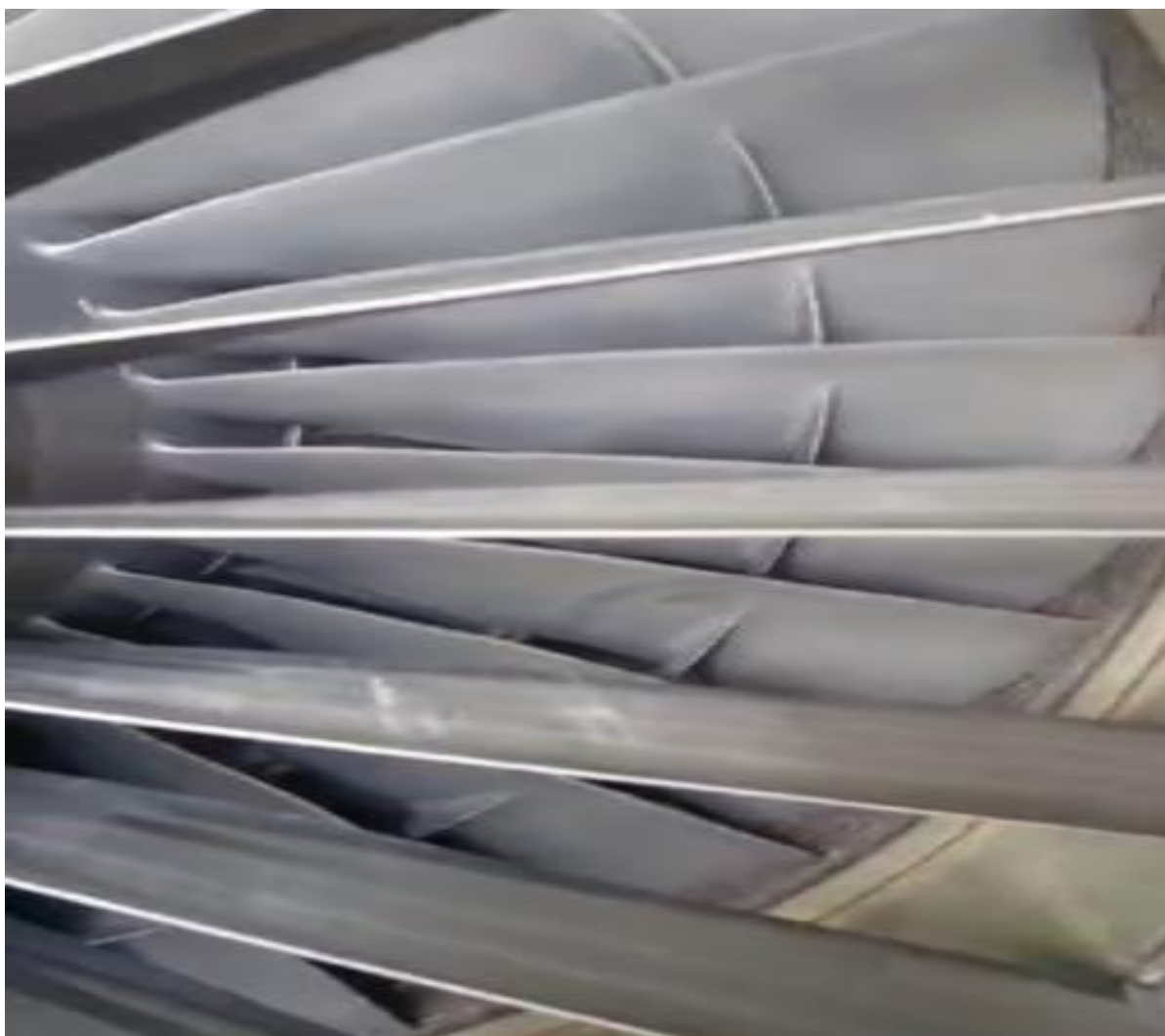


Figura 5: Fan compresor (compresor de turbina Motor Derecho) YV647T

Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026



**MD-80
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL**

ENGINE GENERAL - TROUBLESHOOTING-04 (POWER AND ENGINE RESPONSE)

1. General

A. This procedure has the following troubleshooting practices for the engine:

- Low Idle N_2
- Surge
- Unable To Reach Takeoff Power
- Start Problems
- Engine Flameout
- Auto-Acceleration
- Fuel Filter Delta P Light Stays On When Fuel Heat Is Energized
- Fuel Temperature Does Not Increase When Fuel Heat Is Energized
- High Fuel Flow (With No Increase in EGT)
- Power Levers Not Aligned ("Throttle Stagger")
- External Fuel Leaks
- Vibration Trouble Shooting
- Engine Parameter Fluctuation

2. Low Idle N_2

A. General

(1) This troubleshooting section is about low Idle N_2 complaints caused by:

- An Idle adjustment ("trim") procedure that was not correct
- A 13th stage bleed valve (in the start bleed system) that stays open
- A fuel control that does not operate correctly
- Damage to the combustion section.

(2) Idle Trim Procedure

- (a) For the Idle N_2 to be in limits, it is necessary to have a good fuel control "trim" procedure with all related precautions, such as ambient temperature accurately measured, air conditioning packs off, and minimum generator (Constant Speed Drive (CSD)) and hydraulic pump loads on the engine. If these conditions are not good at the initial trim procedure or on a later trim check, the engine can have a lower N_2 at Idle.

(3) Start Bleed Control Valve

- (a) A low N_2 complaint on an engine with a start bleed system (three 8th stage surge bleed valves and one 13th stage start bleed valve) can occur when the 13th stage start bleed valve stays open at Idle. The result of this will be an Idle speed low by 3 - 5 percent. To close the 13th stage start bleed valve, move the power lever to a sufficiently high N_2 to cause the start bleed valve control valve to close the 13th stage start bleed valve (approximately 65 percent N_2). When the power lever is moved back to the Idle position, the N_2 will be in the correct Idle trim band. If this procedure is not done, the Idle will continue to be 3 - 5 percent low. If the Idle trim is correctly set, and the power lever was moved sufficiently to close the 13th stage start bleed valve, the Idle N_2 will be apparently correct during the remaining checks.

EFFECTIVITY
WJE ALL

TP-80MM-WJE

©2005 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

72-00-04

Page 101
Feb 01/2015

Figura 6: Engine General Troubleshooting AMM MD80 YV647T

Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026





**MD-80
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL**

- (b) If the start bleed control valve does not operate, it is possible that the 13th stage start bleed valve will stay closed. If the 13th stage bleed valve is closed during the start procedure, there will be a higher exhaust gas temperature (EGT) than is usual during the start. This can cause hot starts (high EGT) or "hung" starts (where the engine does not fully accelerate). It is possible to get a good start with some engines during the first start of the day. As the ambient temperature increases during the day, the EGT can increase with each start until a hot or "hung" start occurs. It is important that the start bleed control valve operate correctly, for the initial Idle trim procedure and for normal Idle operation and normal start procedures.
- (4) Fuel Control
- (a) If the fuel control does not operate correctly, this can show in different ways, and low Idle N_2 can be the result. If it is not possible to get good Idle trim or to do a good Idle trim check with all the usual precautions, this can be because the fuel control did not operate correctly. Other complaints can occur because of the fuel control, such as power lever handles at different positions for the same power level in all engines ("throttle stagger") or slow engine acceleration when the power lever is moved. Complaints of "throttle stagger" and slow acceleration can also be the result of combustion chamber distress.
- (5) Combustion Chamber Distress
- (a) Damage to the combustion section can cause bad performance, with the result that the Idle N_2 is not in limits. The damage can get worse and can change from day to day. If the damage gets worse, it is possible that a mechanic will do an Idle trim procedure again and again, in error, to correct low Idle N_2 . With some combustion chamber damage, part of the combustion chamber can separate and let the chamber move aft (this causes distortion of the gas flow into the turbine vanes). This condition can show as irregular Idle N_2 if the broken part of the combustion chamber moves during engine operation. It can also show as complaints of "throttle stagger" or slow acceleration. If an Idle trim check does not find the cause of the complaint, the cause can be combustion chamber damage which causes the problem one time and then is not seen at other times. When an Idle trim check is done, it is possible that this condition will not show as low Idle N_2 during the engine check run.
- (b) If the Idle N_2 is adjusted ("trimmed") more than two times, and the cause of the low Idle N_2 is not found, the cause of the low Idle N_2 can be combustion chamber damage. Combustion section inspection is necessary with such an engine to prevent continued engine operation with combustion section damage.
- (c) The steps in the troubleshooting diagram are about low Idle N_2 complaints, with procedures in this sequence: (Figure 101)
- Steps 1 thru 10: Do an Idle trim check to be sure that the engine was adjusted ("trimmed") correctly, and to be sure that there were no complaints before about low Idle N_2 "throttle stagger", or slow acceleration
 - Steps 11 thru 13: Do a check of start bleed control valve operation
 - Steps 14 thru 17: Look for damage to the combustion section.

EFFECTIVITY
WJE ALL

TP-80MM-WJE

©2015 BOEING PROPRIETARY - See this page for details

72-00-04

Page 102
Feb 01/2015

Figura 7: Engine General Troubleshooting AMM MD80 YV647T

Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026





Figura 8: Corrida de Motores con resultado satisfactorio YV647T

Fuente: Investigadora Encargada **Año:** 2026

Hallazgos:

- Se pudo constatar durante la inspección y diagnóstico del motor número 2 (derecho), que las líneas sensoras de presión Pt2 se encontraban desajustadas. Este desajuste en las líneas sensoras de Pt2 provocó una pérdida de señal de presión hacia la válvula **PRCB (Pressure Bleed Control Valve)**, operó de manera incorrecta, alterando el control de purga y generando la anomalía en el motor que obligó a la tripulación a ejecutar el aborto de despegue. **La Pressure Bleed Control Valve** es una válvula neumática crítica que regula automáticamente la presión del aire sangrado extraído del compresor del motor. Sus funciones principales son; la reducción de presión, protección de componentes y funciona como válvula de cierre (Shutoff).
- Se efectuó la revisión de los parámetros indicados en la documentación técnica y se completó la verificación funcional mediante una prueba de funcionamiento y corrida de motor de acuerdo al AMM 72-00-00 página 501-518 cuyos resultados iniciales no fueron satisfactorios.
- Ante este resultado, se determinó que la válvula PRCB, daba pérdida de señal, el Pt2 sufrió internamente provocando fallos. Como acción correctiva complementaria y definitiva, se procedió a la remoción e instalación de la válvula PRBC, seguida de una nueva evaluación funcional y corrida de motores con resultados satisfactorios.
- El análisis y diagnóstico técnico permitió detectar el desajuste en las líneas sensoras de Pt2 y su afectación directa sobre la válvula PRCB, la cual sufrió daños internos por la falta de señal. Tras su primera corrida de motor con resultados no satisfactorios, se ejecutó la remoción e instalación de PRCB, logrando corregir la falla tras una subsiguiente corrida de motor con parámetros satisfactorios.

Acciones Correctivas:

- Se ajustó la línea de pt2 de acuerdo al AMM 20-12-01 pág. 205-206.
- Se reemplazó la válvula **PRBC** de acuerdo al AMM 75-31-01 Pag. 201-206
- Se lubricó la Bleed Valve (válvula de sangrado) de acuerdo al AMM 75-31-05 páginas 601-604.



- Se efectuó la revisión de los parámetros indicados en la documentación técnica y se completó la verificación funcional mediante una prueba de funcionamiento y corrida de motor de acuerdo al AMM 72-00-00 pagina 501-518 cuyos resultados fueron satisfactorios.

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° **020/2026**., 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 JIAAC siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 27 de Agosto de 2026

[//www.mppt.gob.ve/jiaac/informes/](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

