



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE: 023/2026

INFORME

**INCIDENTE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV2792

FABRICANTE DE LA AERONAVE: THE BOEING COMPANY.

MODELO: 737-2B7

SERIAL: 22887

EXPLOTADOR: ESTELAR LATINOAMERICANA C.A

LUGAR: SVVA

FECHA: 17/08/2026

HORA: 19:10 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°023/2026

El presente informe refleja las actuaciones 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°**023/2026**. 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 17 de agosto del 2026, la aeronave **Matricula:** YV2792, **Fabricada por:** THE BOEING COMPANY, **Modelo:** 737-2B7, **Serial:** 22887, **Propiedad de:** ESTELAR LATINOAMERICANA C.A Despegó a las 18:35 UTC con un plan de vuelo desde El Aeropuerto Mayor Buenaventura Vivas, ubicado en Santo Domingo del Táchira, Estado Táchira (SVSO), con destino al Aeropuerto Internacional “Arturo Michelena” (SVVA) ubicado en el Estado Carabobo, con cinco (5) tripulantes y ciento diez y siete (117) pasajeros a bordo, Con una autonomía de cuatro horas (4:00), luego del despegue y ascenso inicial, el vuelo transcurrió sin novedades a lo largo de la ruta planificada, cuando se encontraba en la fase final de aproximación al aeropuerto de Valencia el CTA de la Torre de Control lo autoriza para aterrizar, tras completar la fase de enderezamiento y la toma de contacto, la tripulación activó los reversibles conforme a los procedimientos operacionales establecidos por el fabricante para contribuir con la desaceleración, al culminar la carrera del aterrizaje y cuando se encontraban próximos a desalojar la pista por la intersección Alfa (A), la tripulación al mando observa que se encienden las luces de baja presión del sistema hidráulico A, al quedar sin presión la tripulación al mando perdió la asistencia hidráulica quedando sobre la pista, el Cap. al mando ejecuta de inmediato la lista de verificación de emergencia QRH (Manual de Referencia Rápida) y notifica a la Torre de Control de Valencia sobre la situación con el fin de que se coordinara un remolcador para desalojar la aeronave de la pista en uso, resultando la tripulación y los pasajeros ilesos y la aeronave con la falla antes mencionada.



La aeronave es un Bimotor turbofán Fabricados por: Pratt & Whitney modelo: JT8D. Posee un tren de aterrizaje retráctil tipo triciclo que consta de un total de seis (6) ruedas dos (2) en el tren de nariz y cuatro (4) en el tren principal. Fabricado por Cleveland Pneumatic Tool Company, Categoría: **Aviación Comercial – Servicio Público de Transporte Aéreo**, emitido por la Autoridad Aeronáutica Venezolana (INAC).

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) y los registros de mantenimiento que reposan en el expediente del caso.



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

Nº de Control: **015891**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV2792	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) THE BOEING COMPANY / 737-2B7 TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 22887
4. Categoría operacional permitida: (allowed operational category) AVIACION COMERCIAL - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO	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: **13/DIC/2024**
(Date of Issue)

Firma: **LEONARDO ALBERTO BUJEDO DUGARTE**
(Signature)
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por **2 Años** 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)

☐ Certificado en original
(Certificate in original)

☒ Renovación de Certificado
(Renewal of Certificate)

De fecha: _____
(Dated)

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad, aeronave YV2792

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° 681 ESTELAR TECHNIK C.A.** Ubicada en el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” zona este, hangar Estelar. Maiquetía, estado La Guaira,

El Capitán al mando de 34 años edad poseía Certificación Médica y Licencia de Piloto Comercial–Avión emitida por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), conforme a la normativa internacional vigente, y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight 10/Ago/2027.
- B732 / B733 / B734 Capitán / PIC 10/Ago/2027

El Copiloto al mando de 32 años edad poseía Certificación Médica y Licencia de Piloto Privado–Avión emitida por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), conforme a la normativa internacional vigente, y tenía las siguientes habilitaciones:

- Vuelo Instrumental/ Instrumental Flight 22/Dic/2026.
- B732 / B733 /B734 Copiloto / SIC 22/Dic/2026.

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, 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 la fijación fotográfica.



Figura 2. Aeronave YV2792
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026



Figura 3. Inspección de los motores YV2792.
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026



Figura 4. Motor N°2 YV2792.
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026

En la Imagen N° 4 Luego de la inspección inicial se pudo constatar fuga de aceite en el motor izquierdo.



Figura 5. Thrust Reverser Motor N°2 YV2792.
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026

En la Imagen N° 5 Luego de realizar el TroubleShooting del sistema, se detectó una fuga hidráulica en una de las tuberías que alimentan el Thrust Reverser del motor N°2.



Figura 6. Tubería Hidráulica con fuga, Motor N°2 YV2792.
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026

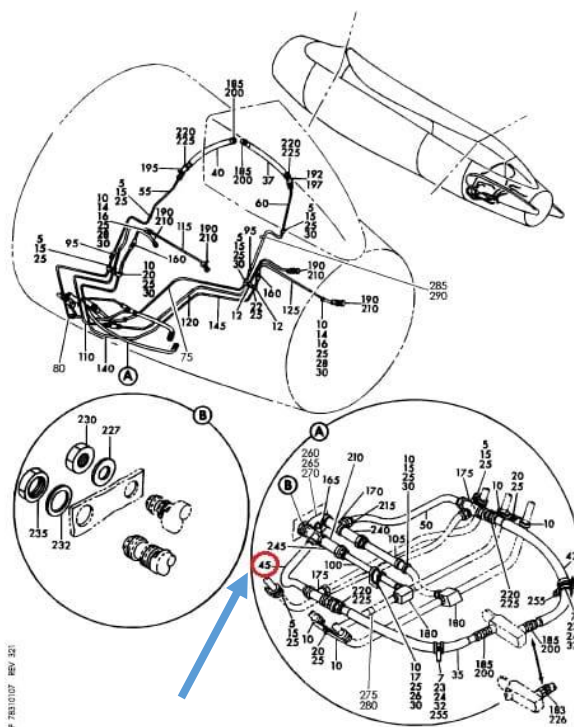


Figura 7. Tubería Hidráulica con fuga, Motor N°2 YV2792.
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026



Figura 8. Tubería Hidráulica que presentaba la Fuga, Motor N°2 YV2792.
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026

BOEING
737-100/200
PARTS CATALOG (MAINTENANCE)



ERG
AUG 08/05

THRUST REVERSER HYD (ROHR)-P
FIGURE 7
78-31-01-07

78-31-01-07
PAGE 0

Figura 9. AMM PARTS CATALOG YV2792.
Fuente: AMM B737-100/200. **Año:** 2026

7. Se realizó entrega de **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **026/2026**.

Hallazgos:

- La aeronave Boeing modelo 737-200 cuenta con tres sistemas hidráulicos (Sistema A, B y Standby). Al producirse una falla hidráulica, contamos 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 que se encuentra en el panel superior de los pilotos, para indicarles una baja presión hidráulica.
- Al realizar el TroubleShooting del sistema, se recomienda como primer paso rastrear cualquier fuga de fluido hidráulico a lo largo de las distintas tuberías que conforman el sistema, con el objetivo de identificar su origen; en este caso, se detectó una fuga hidráulica en una de las tuberías que alimentan el Thrust Reverser del motor N°2 (ver figura 5), lo que ocasionó una pérdida de presión en el Sistema (A) en la aeronave.
- La vibración continúa en el área del motor, los ciclos térmicos y la fatiga del material suelen agrietar las tuberías, ocasionando desgastes en las líneas que conectan el sistema.
- El sistema hidráulico (A) está diseñado para trabajar en conjunto con otros sistemas hidráulicos. En caso de que el Sistema (A) falle, el Sistema (B) puede asumir muchas de sus funciones gracias a válvulas cruzadas y acumuladores; en caso de que ambos sistemas fallen, la aeronave cuenta con un sistema "Standby" que permite mantener operando los sistemas hidráulicos esenciales. Esta redundancia es vital para mantener el control de la aeronave en todas las fases del vuelo.

Acciones Correctivas:

- Luego de realizar el TroubleShooting (T/S) al sistema hidráulico "A" de acuerdo al AMM 29-11-00 pág. 105. Se reemplazó tubería de acuerdo al AMM 20-10-51 Pág. 401-409.
- se efectuó chequeo operacional de acuerdo al AMM 29-15-00, Pág. 601-604 operando de manera satisfactoria.



CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa, que la causa probable del incidente fue por la fuga hidráulica en una de las tuberías que alimentan el Thrust Reverser del motor N°2, la vibración continua en el área del motor, los ciclos térmicos y la fatiga del material suelen agrietar las tuberías, ocasionando desgastes en las líneas que conectan el sistema.

MEDIDAS PREVENTIVAS:

A la Aerolínea Estelar:

De acuerdo al “Manual de Control de Mantenimiento Tomo II.B, Programa de Mantenimiento 737-200, Edición 4”; establece chequear las tuberías hidráulicas del Thrust Reverser **cada Servicio 1C**; sin embargo, se recomienda desarrollar por parte de la Dirección de Mantenimiento Aeronáutico una tarjeta de trabajo (Job Card) para realizar dichas inspecciones **cada servicio 1B** de la aeronave con el fin de mitigar estos eventos.

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

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, 10 de septiembre de 2026.



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