



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE: 030/2026

INFORME PRELIMINAR

**INCIDENTE GRAVE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV630T

FABRICANTE DE LA AERONAVE: THE BOEING COMPANY.

MODELO: 737-33A

SERIAL: 27285

EXPLOTADOR: ESTELAR LATINOAMERICANA C.A

LUGAR: EN RUTA SVSA-SVMI

FECHA: 05/09/2026

HORA: 22:00 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°030/2026

El presente informe Preliminar refleja las actuaciones iniciales 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°**030/2026**. 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 05 de septiembre del 2026, la aeronave **Matricula:** YV630T, **Fabricada por:** THE BOEING COMPANY, **Modelo:** 737-33A, **Serial:** 27285, **Propiedad de:** ESTELAR LATINOAMERICANA C.A Despegó a las 18:24 UTC con un plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional, Gral. Juan Vicente Gómez ubicado en San Antonio del Táchira, estado Táchira (SVSA), con destino al Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" (SVMI), ubicado en Maiquetía Estado La Guaira, con siete (7) tripulantes y ciento doce (112) 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 alcanzando el nivel de vuelo FL250 la tripulación al mando observa en el panel anunciador que se enciende la Luz indicadora de **AFT CARGO (Door Warning System) Y Auto Fail (Sistema de control de presurización de la cabina)**, posterior a la indicación se presentó una Despresurización Rápida y despliegue de las máscaras de oxígeno, el Cap. al mando aplica los procedimientos establecidos en el manual de referencia rápida (QRH), de inmediato declara la emergencia y solicita al Centro de control de área de Maiquetía, descenso de emergencia a 10.000 pies a la altitud mínima de seguridad, una vez controlada la emergencia el Cap. al mando decide retornar al aeropuerto de alternado por precaución, evitando realizar un vuelo de crucero prolongado



Con una indicación de compuerta abierta, la aeronave aterriza sin novedad resultando la Tripulación y los pasajeros ilesos y la aeronave con la falla antes mencionada.

La aeronave es un Bimotor turbofán CFM56-3B1 Fabricante CFM International. 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. 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
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
(Certificate of Airworthiness)

Nº de Control: **016395**

1. Nacionalidad y matrícula: (Nationality and registration marks) YV630T	2. Fabricante, modelo y categoría de la aeronave: (Manufacturer, model and aircraft category) THE BOEING COMPANY / 737-33A TRANSPORTE	3. Número de serie de la aeronave: (Aircraft serial number) 27285
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: **12/FEB/2026**
(Date of issue)

Firma: **EDWING JOSÉ REYES MARTÍNEZ**
(Signature)
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (INAC)

6. Este certificado de aeronavegabilidad es efectivo por **381 Días** 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 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 **381 Days** 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 en original
(Certificate in original)

☒ Renovación de Certificado
(Renewal of Certificate)

Certificado que anula el emitido con el Nº de Control:
(Certificate that cancel original one with Control Nº)

De fecha:
(Dated)

Figura 1. Certificado de Aeronavegabilidad, aeronave YV630T
Fuente: Investigador Encargado. 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 52 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 07/Ene/2027.
- B733 / B734 Capitán / PIC 07/Ene/2027

El Copiloto al mando de 37 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 27/Abr/2027.
- B734 Copiloto / SIC 27/Abr/2027.
- B733 Copiloto / SIC 27/Abr/2027.

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 **YV630T**:
 - 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 ejecutó la prueba de fuga de presión (Excessive Pressure Leakage Test), según el AMM 05-51-91, Pág. 201-209.

7. Se realizó la fijación fotográfica.



Figura 2. Aeronave YV630T.
Fuente: Investigador Encargado. Año: 2026





Figura 3. Compuerta Trasera YV630T.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

En la Imagen N° 3 Luego de la inspección inicial se pudo constatar el sello fuera de la compuerta derecha.



Figura 4. Compuerta Trasera YV630T.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026



Figura 5. Compuerta Trasera YV630T.
Fuente: Investigador Encargado. **Año:** 2026

En la Imagen N° 4 y 5 Luego de la inspección, se pudo constatar parte del sello dañado en la parte inferior de la compuerta trasera.



Figura 6. Sello de la Compuerta Trasera YV630T.
Fuente: Investigador encargado. **Año:** 2026

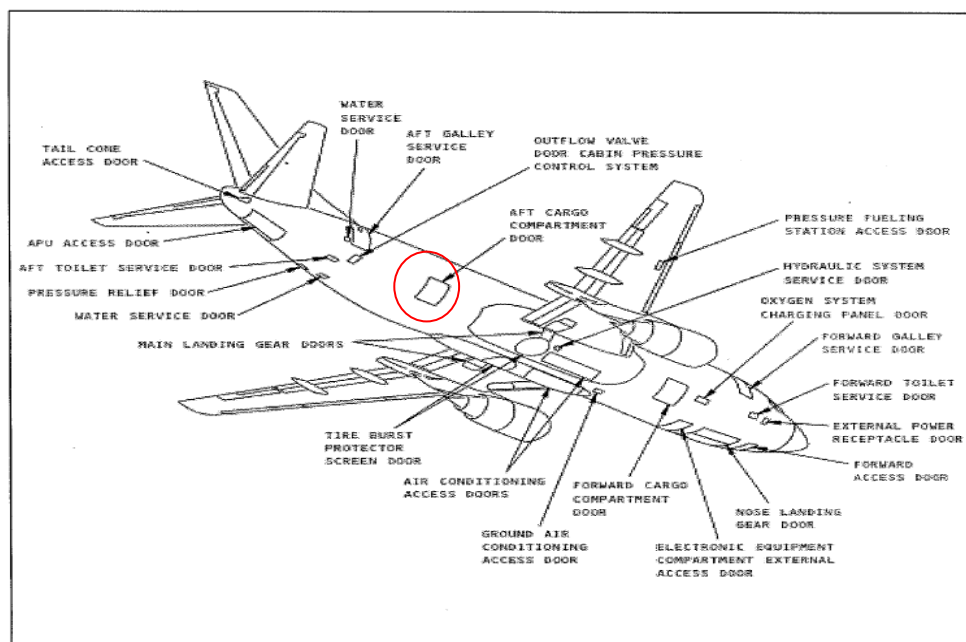


Figura 7. Ubicación de la Compuerta Trasera AFT CARGO YV630T.

Fuente: MANUAL DEL FABRICANTE.

8. Se realizó entrega de **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **034/2026**.

Hallazgos:

- La aeronave 737-33A cuenta con dos puertas del compartimiento de carga en el lado inferior derecho del fuselaje, ambas puertas tienen bisagras en sus bordes superiores y se abren hacia adentro. Los paneles de acceso están provistos en los revestimientos externos de las puertas de carga, para permitir la liberación manual de los pasadores de las puertas de carga si fallan los mecanismos operativos.
- El Sello de compuerta de carga dañado puede escalar desde un problema menor de mantenimiento hasta una situación de riesgo en vuelo:
- La pérdida de presurización (fuga de aire), ocasiona que el sistema de control de presión ambiental (ECS), deba trabajar más para compensar la fuga, lo que puede provocar advertencias en cabina (**Cabin Altitud Warning**) o mismo una descompresión si el sello se rompiera.
- Los sellos mecánicos tipo Flap sea/ (Ver Figura 7), se instalan en el perímetro de las puertas, para minimizar las fugas de aire en las zonas presurizadas durante la inspección se pudo constatar que el sello se encontraba desprendido.

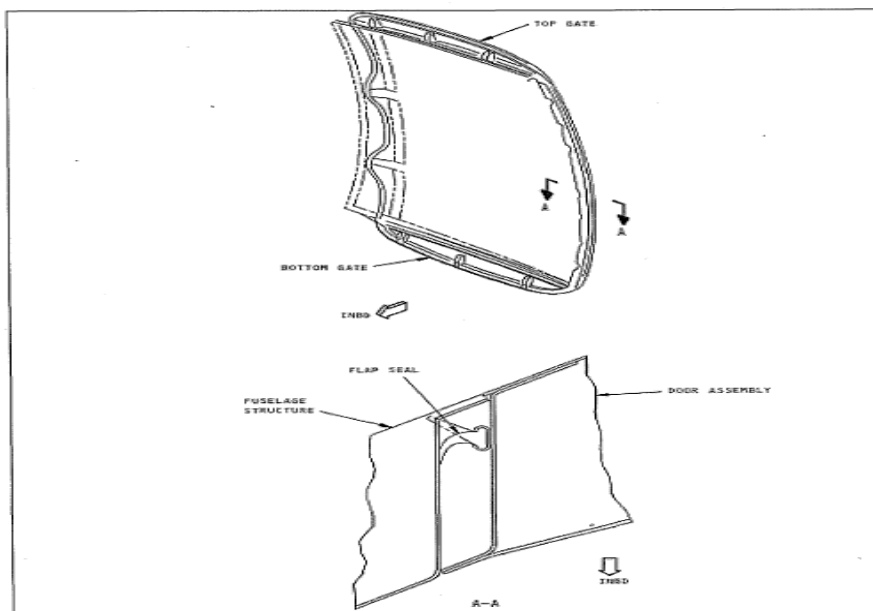


FIGURA 2. FLAP SEAL

Figura 8. FLAP SEAL puerta Trasera YV630T.

Fuente: MANUAL DEL FABRICANTE

Factores contribuyentes:

El deterioro de los sellos de las compuertas de carga suele deberse a una combinación de factores operativos, ambientales y mecánicos:

- Impactos mecánicos durante la carga; Es la causa más común, el roce o golpe directo con maletas, o las propias correas transportadoras (belt loaders) desgarran el caucho.
- Contaminación o falta de limpieza.: La acumulación de arena polvo, fluidos hidráulicos, o residuos de carga deteriora el material elastómero, acelerando su agrietamiento.
- Ciclos de presurización y fatiga: La expansión y contracción repetida en cada vuelo, somete el sello a un estrés mecánico.
- Factores ambientales extremos: La exposición prolongada a la radiación UV en tierra, el ozono en altas altitudes y los cambios bruscos de temperatura (de +40°C en tierra a -50°C en vuelo) resecan y endurecen el material.
- Cierre incorrecto o desalineación: Si los mecanismos de la compuerta o los pestillos (latches) están desalineados, el sello se pellizca de forma irregular al cerrar la compuerta.

Acciones Correctivas:

- Se realizó el reemplazo del sello mecánico de la puerta de carga trasera (Flap Type Mechanical Seal) conforme a lo establecido en el AMM 52-09-12, Pág. 401-404.
- Se efectuó la prueba de presurización de acuerdo a lo establecido en el AMM 05-51-91 Pág. 201-209. Obteniendo resultados satisfactorios.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada con los TMA de la empresa lo siguiente; los sellos mecánicos tipo Flap Seal se instalan en el perímetro de las puertas para minimizar las fugas de aire en las zonas presurizadas. **Si estos sellos presentan deterioro, rasgaduras o grietas**, se producirá una pérdida de aire que afectará el diferencial de presurización. Esta condición es detectada a través de los instrumentos de control en la cabina de mando, permitiendo a los pilotos monitorear cualquier desviación en los parámetros establecidos.



Medidas preventivas:

A la Aerolínea Estelar:

- Se recomienda monitorear la condición del Flap Seal instalado por un periodo de dos meses para garantizar el buen funcionamiento del mismo.
- Se recomienda inspeccionar todos los sellos de las compuertas de carga de la flota de aeronaves para mitigar futuros incidentes.
- Se deben instalar Protectores de Umbral, sobre el área del sello durante los procesos de carga y descarga para absorber los impactos del equipaje. **(Sill protectors)**
- Se recomienda que el personal de tierra verifique que el sello no presente cortes, desgarros o deformaciones visibles antes de cerrar la compuerta.
- Se recomienda limpiar el sello periódicamente con agua y jabón neutro aprobado por el fabricante, para eliminar residuos abrasivos o químicos.
- Aplicación de lubricantes tales como talco aeronáutico o lubricantes de silicona autorizados en el manual de mantenimiento de Boeing.
- Monitoreo del aparejo de la puerta **(Rigging)**: Verificar periódicamente que las bisagras y los mecanismos de cierre de compuerta estén correctamente ajustados para que la compresión sobre el sello sea uniforme.

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° 030/2026., 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 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, 23 de septiembre 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 hechos con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis