



Ministerio del Poder Popular para el
TRANSPORTE

EXPEDIENTE: 028/2026

INFORME

**INCIDENTE
SCF-NP**

MATRÍCULA: YV2792

FABRICANTE DE LA AERONAVE: THE BOEING COMPANY.

MODELO: 737-2B7

SERIAL: 22887

EXPLOTADOR: ESTELAR LATINOAMERICA C.A

LUGAR: SVVA

FECHA: 03/09/2026

HORA: 17:13 UTC



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

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN JIAAC EXPEDIENTE N°028/2026

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°**028/2026**. 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 03 de septiembre la aeronave **Matricula:** YV2792, **Fabricada por:** THE BOEING COMPANY, **Modelo:** 737-2B7, **Serial:** 22887, **Propiedad de:** ESTELAR LATINOAMERICA C.A Despegó a las 16:21 UTC con un plan de vuelo desde El Aeropuerto Internacional “Arturo Michelena” (SVVA) ubicado en el Estado Carabobo, con destino al Aeropuerto Mayor Buenaventura Vivas, ubicado en Santo Domingo del Táchira, estado Táchira (SVSO), con cinco (5) tripulantes, ciento ocho (108) pasajeros a bordo y con una autonomía de cuatro horas (4:00), la aeronave despegó desde el Aeropuerto Internacional Arturo Michelena y durante el ascenso inicial la tripulación al mando observó en el overhead panel (panel anunciador) una indicación de la luz HIGH OIL TEMP (Temperatura Alta en el Aceite) del generador número 1, de inmediato el Capitán aplica los procedimientos establecidos en el QRH (Quick reference Handbook) ejecutando el procedimiento Estándar para resolver ese tipo de emergencia en vuelo, procediendo simultáneamente a desacoplar de manera mecánica a través del interruptor de la cabina de mando la unidad de velocidad constante (CSD) y transferir a la barra del APU (Unidad Potencia Auxiliar) para evitar el sobrecalentamiento crítico del generador eléctrico del motor, la tripulación no pudo aislar el componente afectado durante la aplicación del mismo, motivo por el cual detiene el ascenso en 13.000 pies, el piloto al mando de inmediato notifica al control de aproximación de La Base aérea el Libertador sobre la situación y su decisión de retornar al Aeropuerto de salida, ya en contacto con la Torre de Control del Aeropuerto Internacional “Arturo Michelena” (SVVA), es autorizado para aterrizar, 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-9. 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 / T37-2B7 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 BUCICERO DUGARIEL**
(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 piloto (Capitán) al mando de 41 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 17/Mar/2027.
- B732 / B733 / B734 Capitán / PIC 17/Mar/2027

El Copiloto al mando de 28 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 16/Dic/2026.
- B732 / B733 /B734 Copiloto / SIC 16/Dic/2026.

En el proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

Se realizó la entrevista a la tripulación de vuelo:

1. Se solicitó copias de los siguientes documentos a la tripulación de Vuelo:

- Cédula de identidad.
- Licencias.
- Certificado Médico.
- Bitácora de vuelo.
- Plan de Vuelo.

2. 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.



3. 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.

4. Se efectuó Trouble Shooting (T/S) de acuerdo al AMM 24-11-00, pág. 106.

5. Se realizó la inspección con los TMA de la empresa.

6. Gráficos del componente afectado.

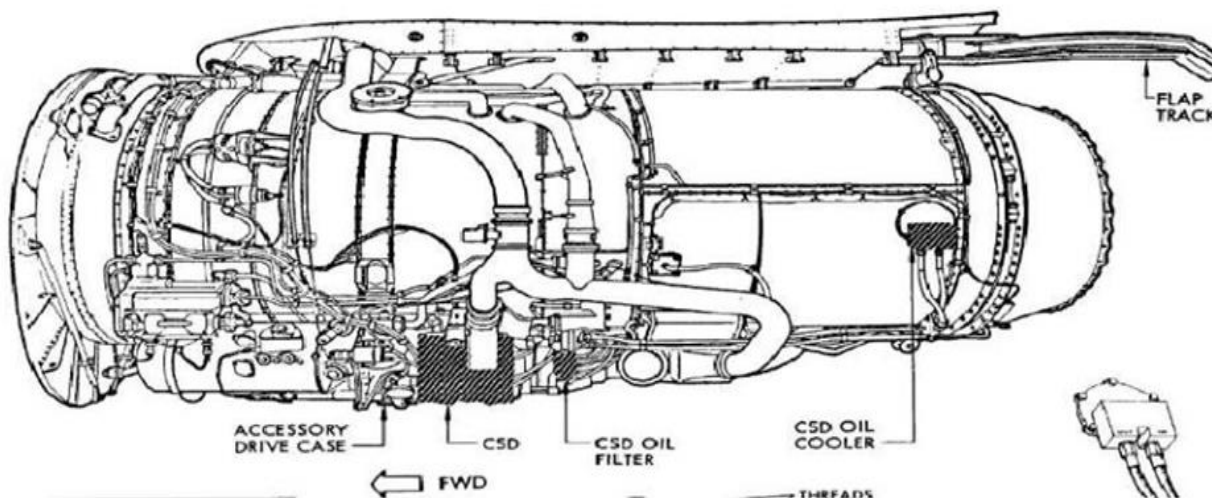


Figura 2. Generator Drive Sistem Componente
(Componente del sistema de accionamiento del generador), aeronave **YV2792**
Fuente: Investigadora Encargada. **Año:** 2026

En la figura 2 podemos observar que el modelo 737-2B7 cuenta con dos motores Pratt & Whitney JT8D que alimentan el sistema de generación eléctrica de corriente alterna (AC). Cada motor acciona un conjunto de componentes físicamente independientes, pero mecánicamente acoplados a la caja de accesorios (AGB): la Unidad de Velocidad Constante (CSD) y el Generador Eléctrico.

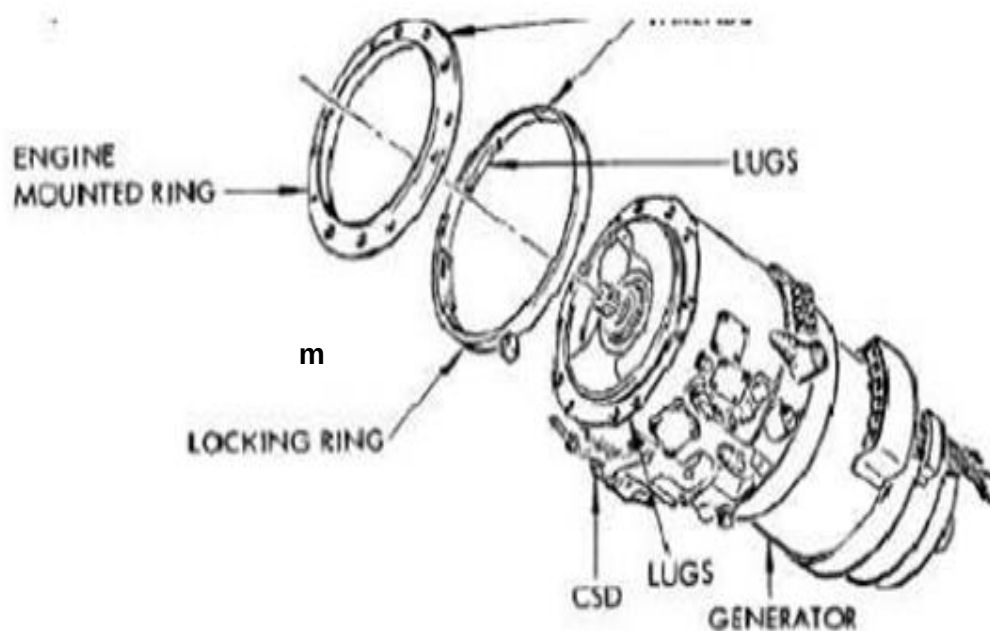


Figura 3. Ensamblaje y aseguramiento de los anillos del Generador aeronave YV2792

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

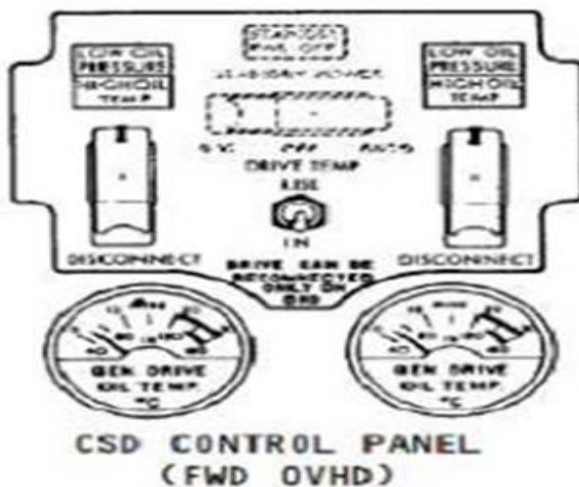


Figura 4. Panel de Control del **CSD** de la Cabina de mando aeronave **YV2792**

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

Se realizó entrega de **CESIÓN DE CUSTODIA TOTAL** bajo el N° **032/2026**.

Hallazgos:

- Durante la Inspección a la aeronave YV 2792 y luego de efectuar Trouble Shooting (T/S) de acuerdo al AMM 24-11-00, pág. 106, se pudo evidenciar una fuga de aceite en el sellado de la carcasa delantera del CSD del motor #1. Esta condición provocó una pérdida total de presión de lubricación en la unidad, lo que derivó en la posterior falla y salida de servicio del generador eléctrico.
- La aeronave YV2792, modelo 737-2B7 cuenta con dos motores Pratt & Whitney JT8D que alimentan el sistema de generación eléctrica de corriente alterna (AC). Cada motor acciona un conjunto de componentes físicamente independientes, pero mecánicamente acoplados a la caja de accesorios (AGB): la Unidad de Velocidad Constante (CSD) y el Generador Eléctrico.

- La Unidad de Velocidad Constante (**CSD**), es un mecanismo hidromecánico que recibe la velocidad variable del eje de alta presión (N2) del motor a través de la AGB y la convierte en una velocidad de salida constante (regulada comúnmente entre 5,700 y 6,300 RPM). Esta estabilización es crítica para garantizar la frecuencia estándar de 400 Hz requerida por los sistemas de la aeronave. Debido a la alta fricción interna de sus componentes, el CSD utiliza un sistema de lubricación y enfriamiento por aceite, cuyo calor se disipa mediante intercambiadores de calor aire-aceite, exceder la temperatura crítica del aceite (aproximadamente 120 °C) degrada el sistema y puede provocar fallas eléctricas severas.
- El proceso de T/S permitió detectar la fuga en La Unidad de Velocidad Constante (CSD), en el sellado en la carcasa delantera y descartar la contaminación metálica severa en los componentes adyacentes.

Acciones Correctivas:

- Se reemplazó La Unidad de Velocidad Constante (**CSD #1**), de acuerdo al AMM 24-11-11, pag.401.
- Se efectuó chequeo operacional de acuerdo al AMM 24-11-11, pag.405. Con resultados satisfactorios.
- La ejecución rigurosa del chequeo de servicio IB permitió asegurar la restitución operativa del sistema de generación de corriente alterna en el motor, mitigando el riesgo de sobre temperatura o inoperatividad en vuelo.

CAUSA PROBABLE:

La Junta Investigadora de Accidentes (JIAAC) determinó en base a la inspección realizada conjuntamente con los TMA de la empresa que la fuga de aceite en el sellado de la carcasa delantera de La Unidad de Velocidad Constante (**CSD**). Esta condición provocó una pérdida total de presión de lubricación en la unidad, lo que derivó en la posterior falla y salida de servicio del generador eléctrico.

La Unidad de Velocidad Constante (**CDS**), se clasifica como componente “**Conditon Monitoring**” (**CM**), lo cual elimina cualquier límite de tiempo; sin embargo, ciertas tareas de mantenimiento programado pueden ser realizadas a los componentes (CM) durante los chequeos de letra para controlar los mantenimientos programados, controles operacionales y aseguramiento de la aeronavegabilidad de los equipos, de acuerdo al Manual Programa de



Mantenimiento B737-200, Edición 04. **APÉNDICE D: CONTROL DE COMPONENTES CONDITION MONITORING (CM),** Página 6.

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

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° 028/2026., 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.**

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, 25 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