

EXPEDIENTE 013/2026

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE SCF-PP- / FUEL

MATRÍCULA: XB-BQT

FABRICANTE DE LA AERONAVE: CESSNA AIRCRAFT
COMPANY

MODELO: TU206G

SERIAL: U20605131

EXPLOTADOR: JESUS ALBERTO MARTINEZ RUIZ

LUGAR: AERÓDROMO DE GUIRIA ESTADO SUCRE

FECHA: 07/05/2026

HORA: 18:45 UTC



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

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN

JIAAC EXPEDIENTE N° 013/2026

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° 013/2026**, 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 22 de abril del presente año la aeronave matricula XBBQT, Fabricada por Cessna AIRCRAFT COMPANY; Modelo: TU206G, Serial: U20605131 inicio un set de vuelos con diferentes destinos; dicha aeronave comenzó con las rutas; Barranquilla-Bonaire con un tiempo en ruta de tres horas trece minutos (3:13). Luego el piloto realizó un segundo vuelo el día 23 de abril, en la ruta, Bonaire con destino a Aruba con un tiempo en ruta de una hora y siete minutos (1:07), a los fines de equipar combustible, después de aterrizar en Aruba, la aeronave fue equipada con 76 Galones de combustible. Posteriormente el día 24 de abril realizó un vuelo local en la Isla de Aruba, con una duración de trece minutos, quedando estacionada en dicha Isla. El día 7 de mayo, presenta un plan de vuelo desde el Aeropuerto Internacional "Reina Beatrix" (TNCA), ubicado en la isla de Aruba, con destino al Aeropuerto Internacional "Piarco" (TTPP), en la Isla de Trinidad Y Tobago, con 02 personas a bordo (piloto y un pasajero), con un tiempo en ruta de cuatro horas y treinta minutos (04:30), y una autonomía de 6 horas. Después de recibir la autorización de encendido y rodaje por parte de la torre de control, la aeronave presentó demoras antes del despegue en el área de maniobras, y se mantuvo encendida



durante 30 minutos, por motivos de congestionamiento de acuerdo a la información suministrada por el piloto, luego del despegue y el ascenso inicial el vuelo se realizaba en condiciones normales, pero en la ruta el piloto se encontró con condiciones meteorológicas adversas con fuertes vientos de frente que oscilaban entre 70 a 80 nudos, después de 40 minutos de vuelo y nivelado a 9500ft, el Centro de Control de Aruba le dió instrucciones al Cap. para desviarse de la ruta prevista hacia el sur de los Roques para evadir áreas restringidas lo que ameritó un mayor consumo de combustible, durante la ruta se agotó el combustible del tanque izquierdo pero el Cap. continuó con el plan de vuelo previsto, luego ya en contacto con el Control de Aproximación de Margarita a las (18:45) UTC y encontrándose a 30 millas náuticas en el radial 090 con un nivel de vuelo visual de 095FL, el piloto notifica que se le apagó el motor, inmediatamente el Cap. al mando observó en el panel de instrumentos que el indicador de combustible del lado derecho, indicaba que tenía medio tanque y que el otro estaba vacío, a las (18:46) UTC notifica que logró encender el motor nuevamente, el control de aproximación de margarita le pregunta al piloto si procedía hacia el aeropuerto por la falla presentada, el piloto al mando responde que no y solicita volar por la línea de la costa para continuar su ruta hacia La isla de Trinidad y Tobago, el Control de aproximación Margarita lo transfiere al Centro de Control de Área Maiquetía en frecuencia 126,0 MHz con un nivel de vuelo FL 099 a las (19:21) UTC, fue transferido al Centro de Control de Área de Piarco a las (19:25) UTC. A las (19:47) UTC se recibe llamado por parte de ACC Piarco notificando que observa al XBBQT en descenso a 3500ft, cerca del aeródromo de Guiria, Inmediatamente y a través del enlace del Comando de la Defensa Aérea (CODAI), del Centro de Control de Área Maiquetía (ACC), se indagó con las autoridades competentes, confirmando que la aeronave había aterrizado a las (19:49) UTC en el aeródromo General Juan Manuel Valdez de Guiria Estado Sucre, Resultando el pasajero y la tripulación ilesa y la aeronave sin daños.

La aeronave es un monomotor a piston Teledine Continental TSIO-520-M, Fabricado por Cessna Aircrafty Company, El peso máximo de despegue es de 1.633 Kg (3.600 lbs). Categoría Aviación Privada-Servicio Público de Transporte Aéreo.

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.





ESTADOS UNIDOS MEXICANOS AGENCIA FEDERAL DE AVIACION CIVIL		
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESTANDAR NUM. 20251355		
STANDARD CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS NUM.		
1. IDENTIFICACION DEL AERONAVE / AIRCRAFT IDENTIFICATION XBBQT	2. FABRICANTE Y MODELO / MANUFACTURER AND MODEL CESSNA TU206G	3. NUMERO DE SERIE / SERIAL NUMBER U20605131
4. CATEGORIA / CATEGORY NORMAL		
5. FECHA DE EMISION / DATE OF ISSUANCE 26/SEPT/2025		
6. FIRMA DEL AERONAVEGADOR / SIGNATURE OF PILOT HECTOR GUZMAN SANTACRUZ		
7. FECHA DE EXPIRACION / EXPIRATION DATE 24/SEPT/2027		
8. MOV/RAM		
9. COMANDANCIA REGIONAL I CULIACAN		
10. PLANEADOR / AIRFRAME JESUS ALBERTO MARTINEZ RUIZ		
11. DIRECCION DEL PROVEEDOR DE SERVICIOS / SERVICE PROVIDER ADDRESS C. AZUCENAS #215, COL. AZUCENAS, OAXACA DE JUAREZ, OAXACA, CP 68070		
12. FECHA DE EMISION DEL CERTIFICADO / DATE OF ISSUANCE OF CERTIFICATE CULIACAN, SINALOA 01 (UNO) 05 (CINCO)		
13. TIPO DE AERONAVE / TYPE OF AIRCRAFT USO PARTICULAR		
14. PESO TOTAL AL DESPELLE / TOTAL WEIGHT 1,632.94 KGS		
15. MOTORES / ENGINES / QUIMADORES / BUSINESS CONTINENTAL TS10-520-M 310 H.P.		
16. HELICES O MOTORES PRINCIPALES / PROPELLERS OR MAIN MCCATLEY D3A34C402 90DFA-10		
17. MOTOR DE COLA / TAIL MOTOR *****		
18. AUTORIZADO PARA REALIZAR OPERACIONES / AUTHORITY OF OPERATIONS OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS / NIGHT OPERATIONS OPERACIONES POR INSTRUMENTOS / INSTRUMENT OPERATIONS		
19. FECHA DE EMISION DEL CERTIFICADO / DATE OF ISSUANCE OF CERTIFICATE 1817995		

Imagen 1: Certificado de Aeronavegabilidad XBBQT.
Fuente: Investigadora Encargada. Año: 2026

La organización de Mantenimiento que realizó los últimos servicios preventivos y programados de mantenimiento a la aeronave. La **OMAC N° 530 BRAVIQ SERVICIOS AERONÁUTICOS SAS DE CV TALLER AERONAUTICO 530** ubicada en calle Miguel Hidalgo numero 9351 col. Alto de Bachigualato C.P 80140 Culiacán, Sinaloa, México.

El piloto con 29 años de edad, poseía certificación médica, licencia aeronáutica Temporal y habilitaciones vigentes emitidos por la Autoridad Aeronáutica Mexicana AFAC, Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula conforme a la normativa internacional vigente, con las siguientes habilitaciones:

- Piloto de Ala Fija
- Monomotor, Multimotor, Instrumentos, Tierra, hasta 5700 kg

Las condiciones meteorológicas eran de viento en calma y visibilidad ilimitada en Guiria.

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:
 - Pasaporte
 - Licencias.
 - Certificado Médico.
 - Bitácora de vuelo.
 - Plan de Vuelo.
3. Se solicitó copias de los siguientes documentos al Explotador de la **Aeronave XB-BQT**
 - 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° 530 BRAVIQ SERVICIOS AERONÁUTICOS SAS DE CV:**
 - 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 efectuó fijación fotográfica.

Después del aterrizaje el piloto al mando de la aeronave matricula XB-BQT procedió a energizar la aeronave e inspeccionar los indicadores de combustible con el propósito de verificar la cantidad de combustible arrojando los siguientes resultados:



Imagen 2: Indicador de combustible lado izquierdo (VACIO) Aeronave XB-BQT

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



Imagen 3: Indicador de Combustible lado derecho (LLENO) Aeronave XB-BQT
Fuente: Investigadora Encargada. Año: 2026.

Es importante destacar que ambos tanques se encontraban vacíos.

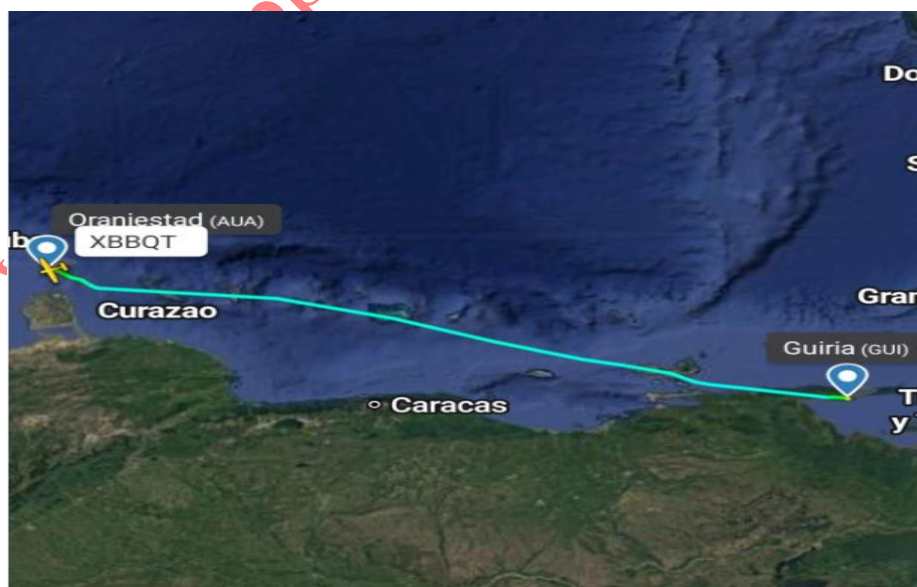


Imagen 4: Ruta realizada por la Aeronave XB-BQT el día 07/05/2026
Fuente: Investigadora Encargada Año 2026.





Imagen 5: Aeronave XB-BQT vista de perfil sin daños en la plataforma.

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



Imagen 6: Inspección Técnica, realizada por la Autoridad aeronáutica Mexicana, Aeronave XB-BQT.

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

XBBQT	TU206G	SERIAL	U20605131						
CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN									
CAPACIDAD MAXIMA DE COMBUSTIBLE				92 GALONES - 88 UTILIZABLES	528 LIBRAS	1.373.95 LITROS		USANDO UTILIZABLE	
MOTORES	Teledyle Continental								
SU VELOCIDAD ENTRE 125 a 145 KTS	PROMEDIO	135 KTS							
CONSUMO PROMEDIO POR HORA DE					15.7 GPH				
NOTA: SEGUN BOLETA EXPEDIDA POR PDV DEL DIA 23 ABRIL 2026.									
INVO7931 SE SUMINISTRARON						76 GALONES	FULL TOP		
				92	552	348,22		USANDO MAXIMO	
RELACION POR TRAMOS									
TOMANDO EN CUENTA EL AVION									
	TNCA LOCAL	TNCA GROUND	TNCA SVGI						
CONSUMIDO	7 GALONE	3 GALONES	74 GALONES						
REMANENTE	81 GALONES	78 GALONES	4 GALONES						
DISTANCIA	LOCAL	EN TIERRA	468 Nm						
TIEMPO	30 MIN	30 MIN	4 HRS 34 MIN						
NIVEL	1500 FT	0	9000 FT						
NOTA: CALCULOS REALIZADOS POR TABLAS DEL AVION, DATOS DE FLIGHT RADAR E INFORMACION FACTORES QUE INFLUYEN: VIENTO, PORCENTAJE DE MEZCLA, PASO DE LA HELICE									

Imagen 7: Calculo de combustible XB-BQT

Fuente: Investigadora Encargada, **Año:** 2026

Hallazgos durante el proceso de investigación:

- La autonomía declarada por el piloto al mando en el plan de vuelo fue de **6 horas** y un tiempo en ruta de **4 horas y 30 minutos** no obstante la aeronave se quedó sin combustible.
- Se evidenció una planificación inadecuada del vuelo, al no solicitar las condiciones meteorológicas en la ruta prevista, prever posibles demoras en la salida estando en conocimiento de las operaciones en el mencionado aeropuerto entre otros, son factores contribuyentes que deben ser tomados en cuenta para el cálculo de combustible.
- Falla en el indicador de combustible del tanque derecho, los indicadores son Instrumentos de tipo analógico los cuales pueden tener un margen de error, sin embargo la forma más segura de verificar el combustible en un Cessna 206 es combinando métodos mecánicos, digitales y de cálculo analítico no es conveniente confiar en un solo indicador por lo que es necesario realizar lo siguiente:
 - ✓ **Inspección visual directa;** Consiste en subir al ala y medir físicamente el nivel de los tanques de combustible utilizando una vara de medición calibrada, lo que permite confirmar la cantidad real de combustible.



- ✓ **Verificación de los indicadores de la cabina** que son los instrumentos del tablero.
 - ✓ **Calculo de la autonomía** de vuelo y la reserva para la ruta específica.
 - ✓ **Drenaje del combustible** lo que permite detectar contaminantes como agua o sedimentos.
- Se evidenció un CRM inadecuado por parte del Cap. al mando en relación a la falla presentada y la toma de decisiones.

Acciones Correctivas

- Se realizó servicio correctivo al indicador de combustible quedando operativo.
- Se realizó servicio de lubricación y cambio de filtro.
- Se realizaron pruebas sin encontrar discrepancias.

6. Se entregó la Cesión de Custodia Total N°: 020/2026

La investigación actualmente se encuentra en el proceso de análisis de la información técnica, operativa y documental para 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° **013/2026**., 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 JIA, siempre que sea informada y reconocida la fuente de origen.

Caracas, 29 de mayo 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

