



INFORME FINAL

EXP. No. ACCIDDTAFB029/2022 MMTT

Colisión en vuelo con obstáculo sin indicación de pérdida de control (CFIT)
Aeronave desconocida
Coyol de los González y Tierra Nueva, Municipio de Hueyapan de Ocampo, Veracruz
27 de febrero del 2022, a las 06:00 horas





INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **38/24** de la Comisión
Investigadora de fecha **22 de octubre de 2024**

Matrícula: **DESCONOCIDA**
Número de expediente: **ACCIDDTAFB029/2022 MMTT**

Resumen:

El día 27 de febrero de 2022, entre las 06:00 y las 07:00 horas locales (1200 UTC) aproximadamente, se accidentó una aeronave matrícula desconocida, ignorándose la operación de vuelo que realizaba, los datos de ocupantes, y el nombre del propietario.

El investigador a cargo observó los restos de la aeronave destruida por impacto y fuego, tomando conocimiento por parte de la autoridad ministerial que los dos ocupantes a bordo resultaron con lesiones fatales. No se localizó entre los restos de la aeronave datos del plan de vuelo, los comandantes de aeropuerto y comandantes honorarios de la Agencia Federal de Aviación Civil indicaron que todas las operaciones aéreas en sus áreas de jurisdicción estaban normales (sin irregularidad alguna), el piloto de esta aeronave accidentada no estableció comunicaciones, ni coordinó la operación con los servicios de Tránsito Aéreo. Derivado de las entrevistas con testigos de la zona, se determinó que a la hora del accidente prevalecía lluvia y neblina en la zona del accidente, es decir existían condiciones meteorológicas por instrumentos (IMC).

Debido a que no se pudo determinar la matrícula, nombre del operador, únicamente se pudo definir que se trataba de una aeronave Cessna por lo que se realizó la notificación a la autoridad de investigación de accidentes del fabricante (National Transportation Safety Board, NTSB), sin embargo, por la poca información de los restos no se pudo obtener registros del piloto y su acompañante, ni de mantenimiento de la aeronave en el sitio del accidente.

¹ Instrument meteorological conditions (IMC) / Condiciones meteorológicas para vuelo por instrumentos



ADVERTENCIA

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación y La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos señalan que el presente informe final de dictamen está emitido y fundamentado con base en los Artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 7 fracción segunda del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); 81 de la Ley de Aviación Civil; 185, 187, 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como los artículos Transitorios, primero, segundo, tercero y cuarto del **"Acuerdo por el que se establece que las actividades relativas a la búsqueda y salvamento, así como la investigación de accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles a que se refieren los artículos 80, 81, 81 BIS y 81 TER de la Ley de Aviación Civil serán realizadas por la Subsecretaría de Transporte de la SICT"**, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de agosto de 2021.

El presente Informe Final es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, conformada por la Dirección de Análisis de Accidentes e incidentes de Aviación, Subsecretaría de Comunicaciones y Transporte (SSCT), Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), respecto a las circunstancias en que se produjeron los sucesos objeto de esta investigación, identificando la causa probable, factores contribuyentes y recomendaciones de carácter preventivo para toda Autoridad, Concesionario, Permissionario, Operador Aéreo y personal técnico aeronáutico que interviene en el diseño, mantenimiento y operación de una aeronave, su regulación y vigilancia de los permisos o concesiones que otorgue el Gobierno Federal.

De acuerdo con lo señalado por el Anexo 13 (Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación), emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); los artículos 80, 81, 81 BIS y 81 TER de la Ley de Aviación Civil y 180, 180 Bis, 185, 187, 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, los cuales establecen que el objeto principal de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación será prevenir y evitar la producción o reincidencia de eventos similares. El propósito de esta actividad no es determinar la culpabilidad o responsabilidad civil o penal, de quienes estén involucrados en el suceso.

Consecuentemente, la difusión, distribución, copia y cualquier otro uso que se haga de la información contenida en este informe final con fines distintos a la prevención de futuros accidentes o incidentes, puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas. Por lo que la entrega de ésta afectaría de manera directa las relaciones internacionales entre México y otros países u organismos internacionales, ya que la divulgación de la información que se desprende de la investigación de los accidentes y/o incidentes aéreos, afectaría en la pérdida de confianza entre los países participantes en una investigación, pudiendo afectar futuras investigaciones, esto debido a que México no es un país fabricante de aeronaves por lo que no cuenta con laboratorios y/o instalaciones especializados para la realización de las tareas complementarias de una investigación de sus componentes o de su planta motriz (motores).



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El día 02 de marzo del 2022, a las 11:00 horas aproximadamente, la Comandancia del aeropuerto de Minatitlán, Veracruz, recibió información por parte de la policía estatal, sobre un posible accidente de una aeronave en el municipio de Hueyapan de Ocampo, Veracruz, la Comandancia de aeropuerto coordinó las actividades de búsqueda y salvamento, solicitando datos a los servicios de tránsito aéreo local, respecto del posible accidente, respondiendo que no tenía ningún tráfico que hubiese reportado alguna emergencia declarada, así también, se solicitó a los tránsitos que sobrevolaban la zona, que reportaran si detectaban la señal del equipo localizador de emergencia (ELT), siendo esto negativo.

Esta comandancia alertó a las brigadas de protección civil, guardia nacional y estación aérea No. 7 de la Fuerza Aérea Mexicana, siendo hasta las 11:30 horas, a través del Centro Coordinador de la Emergencia (COE) que se confirmó que la ubicación de los restos de la aeronave era en la localidad de Coyol de Los González y Tierra Nueva, Municipio de Hueyapan de Ocampo, Veracruz, en las coordenadas geográficas: Latitud 18°11'31.6" N y Longitud 95°02'43.3"W.

Personal de la Comandancia de aeropuerto de Minatitlán, Ver., se trasladó al lugar del accidente, encontrando la aeronave destruida al impactar inicialmente contra un árbol de la zona, los componentes y secciones de la aeronave destruidas por impacto y fuego, entre los restos había dos cuerpos, mismos que fueron tratados conforme los protocolos de la Fiscalía General del Estado, el sitio y la aeronave destruida quedaron resguardados por elementos de la Policía Municipal de Hueyapan de Ocampo, hasta la llegada de los investigadores de la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación.

La investigación confirmó que la aeronave no salió de ningún aeropuerto controlado, ni de los aeródromos controlados cercanos a la zona del accidente, no se tiene información de un plan de vuelo. Por las evidencias se presume que la aeronave accidentada es un Cessna P210N, por las partes encontradas e identificadas en el lugar del siniestro, sin embargo, las placas de números de serie de motor y planeador no fueron localizados en sus sitios normales asignados por el fabricante de éstos.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Fatales	1	1	0	2
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ilesos	0	0	0	0

1.3 Daños ocasionados a la aeronave

La aeronave se encontró destruida por impacto y fuego. Se identificó la sección trasera lateral completa, parte del empenaje vertical y horizontal, la puerta izquierda trasera y la puerta del compartimiento de carga donde se ubica la matrícula, la cual tenía escrita la letra "N" (noviembre). En la sección 1.5 Información de la aeronave, se presentan tablas con mayor referencia de las partes encontradas en el lugar del accidente.

El motor se localizó fracturado por impacto, ya no tenía el núcleo ni las tres palas de la hélice, las cuales se separaron desde el flange, las tres palas fueron ubicadas desprendidas y dañadas por impactos, con daños característicos de estar girando.

La sección de la semiala izquierda se ubicó a un costado del árbol donde fue el impacto principal, la punta de ésta se encontró enterrada sobre del terreno.

La mayoría de las partes de la aeronave y componentes se encontraron dispersos en un perímetro de 60 por 40 metros.



Los restos de la aeronave accidentada establecieron que se trataba de un Cessna P210N, sin embargo, las placas de identificación tanto del planeador como del motor no fueron localizados en sus sitios normales asignados por el fabricante de la aeronave.

De acuerdo con la inspección de campo, la aeronave no contaba con instrumentos para realizar vuelos por instrumentos (IFR).

La puerta del Compartimiento de equipaje tenía visible la letra "N" (noviembre) y en la parte interna tenía escrito lo siguiente: L-H 210, A54422, #89, 1-24-80, NW.

1.4 Información sobre el personal de vuelo

Por parte de la fiscalía encargada de la investigación para este caso, se logro identificar los nombres de las personas que iban a bordo, los cuales contaban con licencia técnica aeronáutica.

Del sistema digital de Licencias de la Agencia Federal Aviación Civil se confirmó que los ocupantes de la aeronave contaban con las siguientes capacidades para realizar operaciones aéreas:

Piloto al Mando	
Tipo de Licencia:	Piloto Privado de Ala Fija
Vigencia:	10 de junio del 2018 (vencida a la fecha del accidente)
Capacidades:	Aeronaves de hasta 5,700 Kg, vuelo en equipo monomotor, Radio Telefonista Aeronáutico Restringido
Vigencia de Examen Medico	04 de marzo de 2021 (vencida en la fecha del accidente)
Hora Totales de Vuelo	Se desconoce
Horas de vuelo en equipos C-210	Se desconoce
Horas de vuelo en los últimos 90 días	Se desconoce
Horas de vuelo en los últimos 30 días	Se desconoce

El acompañante del Piloto (Pasajero), según información proporcionada, contaba con una licencia de piloto Agrícola	
Tipo de Licencia:	Piloto Agrícola Ala Fija
Vigencia:	07 de mayo del 2018 (vencida a la fecha del accidente)
Capacidades:	De peso máximo de despegue hasta 5,700 Kg, vuelo en equipo monomotor, Radio Telefonista Aeronáutico Restringido
Vigencia de Examen Médico	Se desconoce
Hora Totales de Vuelo	Se desconoce
Horas de vuelo en el equipo C-177 o C-210 (checar)	Se desconoce, no se encontraron en el registro digital de licencias.



1.5 Información de la aeronave

Aeronave	Ala Fija		Matrícula: DESCONOCIDA	
	Marca	Modelo	Tiempo Total	TURM ¹
Planeador	Cessna	210	Desconocido	Desconocido
Motor	Continental	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Hélice	McCauley	TSSV082U	Desconocido	Desconocido

Datos generales de los componentes localizados entre los restos:

Datos relacionados con la hélice.

Descripción	Fabricante	Modelo	N/P	N/S	Observaciones
Pala de la hélice	McCauley	H-90DFR-1B	HP18425	AJG26078	
Pala de la hélice	McCauley	H-90DFR-1B	HP18425	AJG26877	
Pala de la hélice	McCauley	H-90DFR-1B	HP18425	AJG26072	
Núcleo de la hélice	McCauley	TSSV082U	G67U	277U	TC P47GL -PC3. TIC 20111111132

Datos relacionados con el motor

Descripción	Fabricante	Modelo	N/P	N/S	Observaciones
Cilindro No. 2	Continental	Se desconoce	Se desconoce	GA 199	General Aviation Modification, Inc. ADA, OH. STC No. SE09289SC
Cilindro No. 4	Continental	Se desconoce	Se desconoce	GM 186	General Aviation Modification, Inc. ADA, OH. STC No. SE09289SC
Cilindro No. 6	Continental	Se desconoce	Se desconoce	GF 176	General Aviation Modification, Inc. ADA, OH. STC No. SE09289SC

NOTA: La placa del motor no se encontró, los cilindros 1, 3 y 6 tenían faltante la tapa de los balancines.

Datos relacionados con el alternador-generator del motor

Descripción	Fabricante	Modelo	N/p	N/s	Observaciones
Alternator-Generador	B & C Speciality Products	--	2D10E1Q25K	BC425-H	--

Se contactó con el fabricante de esta parte, quién contaba con información del comprador, pero no se proporcionó más información.

Datos relacionados con el gobernador del motor

Descripción	Fabricante	Modelo	N/P	N/S	Observaciones
Gobernador	Mc Cauley Vandalia OHIO	C290D4-FJ7 2		794854	FAA-PC3



Datos relacionados con un magneto del motor

Descripción	Fabricante	Modelo	N/P	N/S	Observaciones
Magneto Derecho	Bendix	S6RN-1225	10-349350-5	279506FR	

Datos relacionados con la marcha del motor

Descripción	Fabricante	Modelo	N/p	N/s	Observaciones
Teledyne Marcha de aeronave 24 volt	Teledyne Continental, Motor Aircraft Product Division		646275-1R	Y-019925	Continental IPC P/N 646275-1, Cessna IPL P/N 6367847 use 655566

Datos relacionados con sistema de oxígeno

Descripción	Fabricante	Modelo	N/p	N/s	Observaciones
Motor del tanque de Oxígeno	Cessna	AHM-1974	9881128-1RX	3447	FAA CRS NV2R045C

Datos relacionados con el actuador de flap

Descripción	Fabricante	Modelo	N/p	N/s	Observaciones
Actuador de Flap	Cessna 24-28 VCA	IVA-ITC	C301002-0208		Assy date T-1

Datos relacionados con el sistema GNS/NAV/COMM (GPS, VOR, LOC, GS, VHF COM)

Descripción	Fabricante	Modelo	N/p	N/s	Observaciones
GNS 530W	Garmin international, Inc.		011-01064-40	78409811	Incorporated Modifications from level 1 to 6. TSO-C146a, class 3.

Datos relacionados con el sistema TAWS (Terrain Avoidance and Warning System)

Descripción	Fabricante	Modelo	N/p	N/s	Observaciones
Taws Terrain data.	Garmin international, Inc.	G1000 System	010-10201-21	10998-2000	TSO C151b class B. Unlock card

1.6 Información Meteorológica

El reporte METAR emitido el día 27 de febrero del 2022 de las 1640 UTC en el Aeropuerto de Minatitlán, dice los siguiente:

METAR MMMT 271640Z 35022KT 7SM BKN020 BKN035 23/21 A3014 RMK 8/500 HZY=

Viento proveniente de los 350° con una intensidad de 22 nudos, visibilidad horizontal 7 millas estatutas, cielo nublado a 2,000 pies. Nublado a 3,500 pies, una temperatura ambiente de 23° C, temperatura de punto de rocío de 21° y altímetro 30.14 pulgadas de mercurio.

Notas: RMK 8/500 HZY C1=



8/500 Nubes bajas estratocúmulos no cúmulos genitus, no hay nubes medias, ni nubes altas, presencia de bruma

El pronóstico de Minatitlán del día 27 de febrero de las 1345 UTC, con vigencia de las 1400Z, del día 27 a las 0600Z del día 28, dice lo siguiente:

**TAF AMD MMTT 271345Z 2714 / 2806 35006KT 6SM HZ BR SCT015 SCT035
FM271600 34020KT 6SM HZ BKN020 BKN050
TEMPO 2721/ 2801 4SM -RA=**

TAF Pronóstico de Minatitlán.

Minatitlán. Día 27, 1345 UTC, vigencia 1400Z día 27 al 06Z del 28. Viento proveniente de los 350° con una intensidad de 06 nudos, visibilidad horizontal 6 millas estatutas, brumoso con neblina, cielo medio nublado a 1,500 pies, y otro medio Nublado a 3,500 pies.

A partir de las 1600Z del día 27 de febrero, viento de los 340°, con 20 nudos, visibilidad de 6 millas estatutas, bruma, cielo nublado a 2,000 pies y nublado a 5,000 pies.

Temporalmente del día 27 a las 2100Z al 28 a las 01Z, 4 millas estatutas con lluvia ligera.

De acuerdo con los reportes meteorológicos descritos en los párrafos anteriores y los comentarios de los residentes de la zona, las condiciones meteorológicas eran adversas a la operación, había llovizna, y aún persistían condiciones de penumbra cuando ocurrió el accidente entre las 06:00 y 6:45 hora A.M.

1.8 Comunicaciones

No aplicable, la operación se estaba realizando como un vuelo no controlado, sin haber establecido comunicación con ningún centro de control del Servicio a la Navegación del Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM).

1.9 Información del Aeropuerto

El aeropuerto más cercano al lugar del accidente es el de Minatitlán, Veracruz, el cual se ubica a una distancia de 82.9 kilómetros del lugar del accidente aproximadamente, de acuerdo con la investigación, de este aeropuerto no despegó, de aeródromos cercanos tampoco se tienen registros de la planeación del vuelo.

1.10 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El sitio del accidente arrojó que la aeronave volaba con un rumbo dentro de un arco de 20 grados, entre el rumbo los 345° y 5° magnéticos, con una velocidad muy cercana a la de maniobra, de 130 nudos, impactando, a una altura aproximada de tres metros del suelo y rompiendo un tronco de árbol (palo mulato) de la zona.

Los restos de la aeronave prácticamente quedaron en un área aproximada de 2,400 metros cuadrados (60 por 40 metros), después de colisionar con los árboles e impactarse con el terreno, la parte que quedo más separada de los restos principales fue el motor que se desprendió de la aeronave al impacto con los árboles.

La aeronave se localizó en las siguientes coordenadas geográficas: 18°11'31.6"N 95°02'43.3"W



Semiala incrustada en el terreno



Motor con daños por impacto

1.11 Incendio

Posteriormente al impacto con los árboles se originó un incendio que destruyó en su totalidad a la aeronave.



1.12 Supervivencia

No hubo supervivientes debido a las circunstancias en que ocurrió el accidente y por la magnitud del impacto de la aeronave contra los árboles era imposible que sobreviviera alguno de sus ocupantes.

1.13 Ensayos e Investigaciones

Por las condiciones en que ocurrió el accidente, al colisionar la aeronave en vuelo contra los árboles del cerro, casi ninguna parte o componente era susceptible de ser inspeccionada o analizada, por haberse encontrado dañado por impacto y fuego.

El vuelo controlado contra el terreno (CFIT por sus siglas en inglés), también llamado vuelo controlado contra un obstáculo, colisión contra el terreno en vuelo controlado o impacto contra el terreno sin pérdida de control, es el tipo de colisión en el cual una aeronave, bajo total control del piloto, vuela de manera inadvertida contra el terreno o contra un obstáculo. En estas situaciones, los pilotos usualmente no son conscientes del peligro hasta que ya es muy tarde para hacer algo al respecto.

En la aviación privada, el vuelo controlado contra el terreno es causado por el choque contra un terreno oculto bajo un manto de nubes o poca visibilidad. Este suceso es descrito como el acto de volar un avión en perfectas condiciones contra el terreno.

Pilotos con cualquier tipo de experiencia, incluso los altamente entrenados y experimentados, pueden sufrir de un suceso de vuelo controlado contra el terreno. La fatiga, la pérdida de conciencia situacional o la desorientación son claves en este tipo de accidentes. Estos sucesos usualmente involucran terreno montañoso y poca visibilidad, generalmente causada por nubes, niebla o por estar volando en condiciones de penumbra. El vuelo controlado contra el terreno puede estar asociado con un mal funcionamiento de los equipos del avión. Si el mal funcionamiento se da en una pieza del equipo de navegación, esto puede llevar a la tripulación a guiar de manera incorrecta al avión sin importar la información de otros equipos o sin importar si hay cielo despejado, lo que le permitiría a la tripulación notar la proximidad con el terreno.

Con el fin de evitar este tipo de accidentes, los constructores de aeronaves y las autoridades en materia de seguridad aérea han desarrollado sistemas como el Aviso de proximidad a Tierra (GPWS o EGPWS), que usa un radio altímetro para su funcionamiento. Las estadísticas muestran que las aeronaves equipadas con la última generación de EGPWS no han sufrido accidentes de este tipo de vuelo controlado contra el terreno.

1.14 Información Médica y Patológica

Quedó a cargo de la Fiscalía 7 adscrita a la Unidad Integral de Procuración de Justicia XIX, de San Andrés Tuxtla, del estado de Veracruz. Después de las necropsias realizadas a los dos cuerpos que se encontraron en el lugar del accidente, los cuales fungían como pilotos, se concluyó que tenían aproximadamente entre 3 a 4 días de haber muerto, que la causa de la muerte fue **muerte mecánica** y el diagnóstico de la muerte **choque hipovolémico**, secundario a decapitación por accidente aéreo.

1.15 Registradores de voz y de vuelo

La regulación nacional no exige que este tipo de aeronaves cuente con registradores de datos de vuelo ni de voz.

1.16 Información Adicional

Los daños que presenta el núcleo de la hélice y el desprendimiento de las tres palas, muestran que el motor estaba funcionando al momento del accidente. La separación del ala izquierda y el desplazamiento del motor, así como el cambio de actitud que asumió la aeronave después del impacto, prueban que la aeronave volaba con bastante velocidad, probablemente la de ascenso o la de crucero de diseño de dicha aeronave.



Existe un protocolo establecido por la Agencia Federal de Aviación Civil, en el cual permite que aeronaves con matrícula distintas a las mexicanas internen al país, ya sea por única ocasión o por entradas múltiples. Debido a que entre los restos de la aeronave accidentada no se pudo conocer de manera indudable (indubitable) la matrícula de la misma, se desconoce la fecha en que ingresó la aeronave accidentada al país, por qué aeropuerto se internó y las restricciones que le aplicaban en la operación.

2. ANÁLISIS

- 2.1 De acuerdo con la información obtenida en el sistema de licencias de la Agencia Federal Aviación Civil, el piloto tenía vencida su licencia de piloto privado de ala fija desde el 10 de junio de 2018, por lo que desde esta fecha no contaba con una constancia de aptitud psicofísica emitido por la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte (DGP y MPT), desconociéndose si existían limitaciones en sus capacidades tanto físicas o psicológicas.
- 2.2 Se desconocen las horas de experiencia de los pilotos en el equipo accidentado, así como sus cursos de capacitación recurrentes y de emergencias en el equipo.
- 2.3 Se desconoce, si a la aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad y si este se encontraba vigente.
- 2.4 Se desconoce el aeropuerto o aeródromo de donde despegó, la aeronave y el tiempo que estuvo volando.
- 2.5 No se realizó un plan de vuelo para la operación.
- 2.6 Se desconoce el mantenimiento preventivo y periódico que estaba recibiendo la aeronave, el motor y sus componentes, ya que no se encontró información técnica, relacionada con las bitácoras de éstos.
- 2.7 La autoridad aeronáutica autorizó el ingreso a territorio mexicano de la aeronave extranjera, sin embargo, esta no supervisa ni vigila las condiciones de aeronavegabilidad, ni de capacidad de los pilotos.

3. CONCLUSIONES

- 3.1 El piloto al mando de la aeronave tenía la licencia mexicana de piloto privado, vencida desde el 10 de junio del 2018.
- 3.2 El acompañante del piloto tenía una licencia mexicana de piloto agrícola, vencida desde el 07 de mayo del 2018.
- 3.3 Se desconoce, si la aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad vigente.
- 3.4 No se encontró algún plan de vuelo autorizado por la autoridad aeronáutica.
- 3.5 Por las huellas del impacto y la dispersión de los restos de la aeronave en el lugar del accidente, ésta colisionó contra un árbol en actitud de vuelo recto y nivelado a una altitud de 263.5 metro sobre el nivel medio del mar (MSL).
- 3.6 La hora en la que ocurrió el accidente entre las 06:00 y 07:00 AM del día 27 de febrero del 2022, aún estaba en penumbra y con presencia de neblina, por lo que se consideraron como un factor contribuyente.
- 3.7 La aeronave colisionó en una zona montañosa a una elevación de 860 pies (263.5 metros) sobre el nivel medio del mar (SNMM).
- 3.8 Falta de vigilancia de la autoridad aeronáutica a las operaciones de aeronaves con matrícula extranjera.

4. Causa Probable

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e incidentes Aéreos, con fundamento en los artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción XVI, sub-fracción XVI.5, 9, y 21 fracción XXIII del Reglamento Interior de la SICT; 185, 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, los artículos 80, 81, 81 Bis y 81 Ter de la Ley de Aviación Civil; así como el artículo primero y segundo, los transitorios segundo, tercero y cuarto del "Acuerdo por el que se establece que las actividades relativas a la búsqueda y salvamento, así como la investigación de accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles a que se refieren los artículos 80 y 81 de la Ley de Aviación Civil serán realizadas por la Subsecretaría de Transporte", publicado en el diario oficial de la Federación el 24 de agosto de 2021; determinó como causa probable de este accidente:



"Decisión inadecuada de la tripulación no autorizada ni capacitada para realizar un vuelo y continuar volando bajo las reglas de vuelo visual, prevaleciendo restricciones a la visibilidad que obligaban a realizar un vuelo IMC, lo que resultó en un vuelo controlado contra el terreno (CFIT)".

4.1 Fase de vuelo: Vuelo

4.2 Factores contribuyentes

Falta de conocimiento del terreno

Pilotos no capacitados para vuelos por instrumentos (IMC).

Atentamente

El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero

Ced. Prof. 1718542