



INFORME FINAL

EXP. No. ACCDTAFB003/2023 MMCB

Pérdida de control en vuelo
Ultraligero marca Best Off modelo Sky Ranger año de fabricación 2 de mayo del 2007
Sin matricula Número de serie ilegible
Aeródromo de San Jose Vista Hermosa Cuernavaca Morelos
05 de febrero de 2023 a las 13:30 horas (1930 UTC)





INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión 42/24 de la Comisión
Investigadora de fecha 04 de diciembre de 2024.

Matrícula: SIN MATRICULA
Número de expediente: ACCDTAFB003/2023 MMCB

Resumen:

El día 05 de febrero de 2023 a las 13:30 horas locales (1930 UTC) aproximadamente, se accidentó la aeronave ultraligera marca Best off, modelo Sky Ranger, número de serie ilegible, sin matrícula, propiedad del VER 1 (fallecido a bordo del ultraligero), de acuerdo con las entrevistas al inspector de la comandancia que intervino, el piloto y dueño del ultraligero despegó del aeródromo club vista hermosa aproximadamente a las 11:30 horas (1730 UTC) para realizar un vuelo local, llevando a bordo 70 litros de combustible, impactando a 19 km de distancia del VOR de CVJ (Cuernavaca) en la radial 177 al Este de la pista 02/20 del aeródromo de vista hermosa. La aeronave resultó destruida y el piloto y su acompañante con lesiones fatales. Cabe señalar que las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran favorables viento en calma y luz de día.

La investigación implementada involucró a la Agencia Federal de Aviación Civil (Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento) y a la Dirección de Análisis de Accidentes de Aviación (Estado del suceso), no se involucró al propietario debido a que falleció en el accidente. El suceso no involucró la notificación al estado de fabricación debido a la falta de un control en la Aeronavegabilidad. Se conformó una Comisión interna la cual enfatiza que, en ningún caso, la Causa probable de este accidente, los factores contribuyentes, las recomendaciones emitidas en el presente informe final de causa probable o el contenido de sus anexos, indican una responsabilidad o culpabilidad respecto de la ocurrencia del suceso.

Las recomendaciones emanadas de esta investigación son de carácter de seguridad operacional sin vincular la culpa o responsabilidad, la implementación y vigilancia de éstas le corresponde a la Agencia Federal de Aviación Civil.



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, 6 fracción XVI, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; Artículo 7 fracción II del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 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 79, 80, 81, 81 BIS, 81 TER y 82 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 29 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, la cual emana de la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, dependiente de la 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 haciendo recomendaciones de carácter preventivo para todo concesionario, permisionario, operador aéreo y personal técnico aeronáutico que interviene durante la operación de una aeronave.

Lo anterior, 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 79, 80, 81, 81 BIS, 81 TER y 82 de la Ley de Aviación Civil y 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 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 los 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. INFORMACION DEL VUELO

De acuerdo con las entrevistas alrededor de las 12:10 horas (1610 UTC) se recibe una llamada telefónica, informando que un ultraligero se había accidentado en una parcela en el poblado de San Jose Vista Hermosa, municipio de Puente de Ixtla, Morelos y que habían fallecido las dos personas que viajaban a bordo de la aeronave, la aeronave resulto con daños mayores, las condiciones meteorológicas al momento del suceso era intensidad de 4 nudos, visibilidad de 7 millas terrestres, despejado, temperatura ambiente 22°C, temperatura punto de rocío 6°C, corrección altimétrica 30.26 in de hg Notas: algunos Cirrus y Bruma.

El sitio del accidente se encuentra en una parcela a 80 metros aproximadamente al Este de la pista 02 del aeródromo de Vista Hermosa coordenadas 18°38'54.28" N, 99°15'46.51" W.

El piloto y propietario del ultraligero de nacionalidad mexicana no contaba con licencia de personal técnico aeronáutico.



Fig 1. Impacto de la aeronave.

El ultraligero no cuenta con un certificado de aeronavegabilidad expedido por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), por lo que se desconoce las condiciones de mantenimiento, operación y modificaciones.

El aeródromo no controlado San José Vista Hermosa (VHA), ubicado en el municipio de Puente de Ixtla Tequesquitengo, Morelos, de servicio privado, cuenta con un permiso de operación vigente al momento del suceso, es diurno, en las coordenadas (18°38'54.28" N 99°15'46.51" W), a 904 metros sobre el nivel medio del mar. No cuenta con torre de control que guarde comunicaciones, sin embargo, al ser un aeródromo no controlado autorizado debe de contar con un comandante Honorario, el cual comenta que no se encontraba en ese momento en el aeródromo, ni tampoco personal operativo del mismo y desconoce el motivo del accidente.



La comandancia de aeropuerto de Cuernavaca Morelos, así como el comandante honorario del aeródromo San Jose Vista Hermosa realizaron la investigación de campo del suceso, enviando su informe con el que se elaboró el siguiente informe final.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES.

El piloto de nacionalidad VER 1 de VER 1 años no contaba con licencia expedida por la Agencia Federal de Aviación Civil que lo habilitara para ejercer la función de piloto al mando de este tipo de ultraligero, por lo tanto, no existe la trazabilidad en cuanto su experiencia en el equipo ultraligero Best off.

El ultraligero no cuenta con un certificado de aeronavegabilidad, por lo que se desconoce la trazabilidad en los servicios de mantenimiento.

La aeronave llevaba 70 litros de combustible al momento del despegue, el accidente se suscitó entre 15 o 20 minutos de vuelo, por lo que se determinó que éste no fue un factor contribuyente la falta de combustible para la ocurrencia del suceso.

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; Artículo 7 fracción II 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:

"Pérdida de control en vuelo, por causa no determinada, en una aeronave sin matricula y operada por personal sin licencia técnica de piloto"

Fase de vuelo: Vuelo

Factores contribuyentes

- a) Falta de vigilancia a las operaciones dentro del aeródromo autorizado no controlado.
- b) Aeronave sin un control de mantenimiento y servicios aplicados.

Atentamente
El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero
Ced. Prof. 1718542

Información confidencial.	
Área responsable:	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes / Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación
Datos testados:	VER 1: Edad, nombre y nacionalidad de piloto
Fundamento jurídico:	Artículos 115, primer párrafo de la Ley General de Transparencia y acceso a la Información Pública
Fecha de resolución del Comité de Transparencia	12 de mayo de 2026