



INFORME FINAL

Expediente: ACCDTAFB028/2024 MMVA

(WSTRW) Vuelo en condiciones meteorológicas adversas.
Aeronave marca Lavia Argentina PA25-235, Serie 25-3444, Matrícula XB-XUL.
Servicio Privado Comercial
Predio de la R/A Andrés Quintana Roo 1ª secc. Teapa, Tabasco.
07 de noviembre de 2024, a las 07:35 horas, 13:35 UTC.





Tabla de contenido

Resumen.....	3
ADVERTENCIA.....	4
1. Información sobre los hechos.....	5
1.1. Reseña del vuelo.....	5
1.2. Lesiones a personas.....	5
1.3. Daños a la aerove.....	5
1.4. Otros daños.....	6
1.5. Información sobre el personal aeronáutico.....	6
1.6. Información sobre la aeronave.....	7
1.7. Información Meteorológica.....	8
1.8. Ayudas para la navegación.....	9
1.9. Comunicaciones.....	9
1.10. Información del aeródromo.....	9
1.11. Registradores de vuelo.....	9
1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	9
1.13. Información médica y patológica.....	10
1.14. Incendio.....	10
1.15. Supervivencia.....	10
1.16. Ensayos e investigaciones.....	10
1.17. Información sobre la organización y gestión.....	10
1.18. Información adicional.....	11
1.19. Técnicas de Investigación útiles o eficaces.....	11
2. Análisis y Conclusiones.....	11
3. Causa probable.....	11
Fase.....	11
Factores contribuyentes.....	11



INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **16/2025** de la Comisión
Investigadora de fecha **07 de julio de 2025**.

Matrícula: **XB-XUL**
Número de expediente: **ACCDTAFB028/2024 MMVA**

Resumen.

El día 07 de noviembre del 2024, a las 07:35 hora local (13:35 UTC), se accidentó la aeronave marca Lavia Argentina, modelo PA-25-235, número de serie 253444, matrícula XB-XUL, durante un vuelo de fumigación en el Predio de la R/A Andrés Quintana Roo 1ª secc. Teapa, Tabasco, resultando el piloto con lesiones leves y la aeronave con daños mayores, cabe señalar que las condiciones de tiempo en la ruta existían niebla.

El alcance de la investigación involucró al estado del Explotador/Propietario, de Matrícula (Agencia Federal de Aviación Civil, Comandancia de Villahermosa) y al estado de suceso (Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación), conformándose una Comisión para la emisión de la opinión de la causa probable, factores contribuyentes de este suceso y recomendaciones.

Las evidencias disponibles fueron entrevistas, investigación de campo, análisis de video inspección visual exterior y desensamble del motor, hasta la realización de pruebas mecánicas y el estudio de la información disponible de mantenimiento de la aeronave y motor.

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación a través de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos enfatiza que, en ninguna circunstancia, el presente Informe final de causa probable de accidente, determinan alguna responsabilidad o culpabilidad en relación con la ocurrencia del suceso, conforme a lo estipulado al respecto en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional (CACI).

La responsabilidad por la aplicación y vigilancia de las recomendaciones de seguridad operacional y/o técnicas, emanadas de este informe final, corresponde a quien recibe la notificación respectiva y que la Agencia Federal de Aviación Civil, con base en sus facultades de ser el ente que verifica y supervisa el cumplimiento de dichas recomendaciones.



ADVERTENCIA

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación a través de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos (CIDAA), señalan que el presente informe final de dictamen esta 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; 2 fracciones III y XVI, Artículo 7 fracción II del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); 175, 176, 177, 178, 179, 180, 180bis, 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 03 de mayo de 2023.

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. Reseña del vuelo.

El día 07 de noviembre de 2024, a las 07:35 horas (13:35 UTC), la aeronave matrícula XB-XUL despegó desde la pista denominada Jorge Efraín situado en la latitud 17°40'24"N y longitud 92°58'11"W, con el objetivo de fumigar una plantación de banano denominada Canan, ubicado a 4,09N.M. de distancia del aeródromo JEF.

Sobrevolando el campo de cultivo durante las labores de fumigación en la primera descarga de químicos, el vuelo transcurrió con normalidad dentro de los primeros 10 minutos de vuelo, cumpliendo con las pasadas bajas características de este tipo de operaciones, las condiciones meteorológicas cambiaron drásticamente encontrando el piloto niebla en el predio en el que realizaba el vuelo

, al percatarse para no ingresar a ese banco de niebla realizo un viraje muy ceñido a la izquierda (con exceso de banqueo), perdiendo sustentación, impactando contra el terreno, resultando el piloto con lesiones leves y la aeronave con daños mayores.

Derivado del suceso a las 08:50 horas locales, La comandancia de Villahermosa recibe la notificación del accidente suscitado durante labores de fumigación en la zona agrícola del lugar denominado R/A Andres Quintana Roo 1ª sección en el municipio de Teapa Tabasco, en las coordenadas 17°42'44"N 93°01'57"W, de la aeronave en mención, con la finalidad de recabar y constatar toda la información, así como coordinar los trabajos de investigación de campo y preservación de evidencia.

1.2. Lesiones a personas.

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	0	0	0
Graves	0	0	0
Leves/Ninguna	1	0	0

1.3. Daños a la aeronave

Semiala izquierda con daños mayores por los impactos contra el terreno más allá de los límites permisibles con flexión de las vigas: principal y secundaria, desgarramiento de la tela de recubrimiento, costillas y tensores. Semiala derecha destruida por los impactos contra el terreno más allá de los límites permisibles con flexión de las vigas: principal y secundaria costillas y tensores.

Sección de alojamiento del conjunto de motor destruido por impacto, con desprendimiento de bancada a la estructura del fuselaje. Sección de nariz, se destruyó tanque de combustible por el impacto, tolva de carga de alojamiento de material fumigante, así como daños mayores a elementos estructurales de bahía de tolva de carga.

Empenaje vertical y horizontal con daños menores por impacto.

Fuselaje derivado a los daños producidos por el impacto con daños mayores, elementos estructurales superiores de la cabina de piloto, sección central, herraje de ala izquierda, tren de aterrizaje, tanque de combustible y tolva de carga, las varas del equipo de fumigación destruidas.

Motor y accesorios con daños mayores en general por impacto e inmersión de agua, con ingesta de agua en los cilindros, más allá de los límites permisibles, incluyendo arneses de ignición, magnetos, bafles de enfriamiento, carburador desprendido, marcha, alternador, cables de control el motor. La hélice presenta daños por flexionamiento por impacto contra el terreno.

ACT / FOJ / CCG / JCC / CSCRV /



Imagen 1. Daños en la aeronave

1.4. Otros daños

Daños al terreno donde impacto la aeronave.

1.5. Información sobre el personal aeronáutico

Piloto al mando	De nacionalidad VER 1 de VER 1 años
Tipo de Licencia:	Piloto Agrícola Ala fija.
Vigencia:	08/06/2027
Capacidades:	Hasta 5,700 kgs. Monomotor, Tierra, R.T.A.R.
Vigencia de la examinación médica:	28 de mayo del 2026
Observaciones médicas:	Sin Limitaciones

Cursos de factores humanos	
Curso Periódico de Piloto Agrícola de Aeronaves de Ala fija y Ala Rotativa Seguridad en vuelo Rasante y Agrícola "SEVRA"	13 de noviembre de 2021
Curso Periódico de Piloto Agrícola de Aeronaves de Ala fija y Ala Rotativa Seguridad en vuelo Rasante y Agrícola "SEVRA"	12 de diciembre de 2022
"SEVRA" Seguridad en vuelo Rasante	10 de junio de 2023
"SEVRA" Seguridad en vuelo Rasante	09 de febrero de 2024

Capacitación en el equipo	
Prácticas de emergencia en el en el Centro de Capacitación y Adiestramiento de Pilotos Agrícolas Autorización D.G.A.C. L-77 (01 hora, en equipo PA25-235)	19 de mayo de 2022
Prácticas de emergencia en el en el Centro de Capacitación y Adiestramiento de Pilotos Agrícolas Autorización D.G.A.C. L-77 (01 hora, en equipo PA25-235)	19 de noviembre de 2022
Prácticas de emergencia en el Corporativo en Aeronáutica IDAJEF S.C., Autorización No. EscF-155/2016 (01 hora, en equipo PA25-235)	26 de mayo de 2023
Prácticas de emergencia en el Corporativo en Aeronáutica IDAJEF S.C., Autorización No. EscF-155/2016 (01 hora, en equipo PA25-235)	25 de noviembre de 2023



Prácticas de emergencia en el Corporativo en Aeronáutica IDAJEF S.C., Autorización No. EscF-155/2016 (01 hora, en equipo PA25-235)	25 de mayo de 2024
Comandancia de Culiacán certifica un total de 727:00 en el equipo PA25 entre el periodo comprendido del 01 de diciembre de 2021 al 25 de mayo de 2024, dando un total de 1,010:00 horas voladas.	31 de mayo de 2024

El 06 de noviembre del 2024, acumuló un total de 1,044:24 horas totales.

1.6. Información sobre la aeronave

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad número ESP. 2024125, vigente al 02 de junio de 2026, categoría Privado Comercial, Restringido. De acuerdo con la información de la bitácora los tiempos registrados al 04 de junio de 2024, derivado de su última revalidación del certificado de aeronavegabilidad, eran:

	MARCA	MODELO	SERIE	TIEMPO TOTAL	TURM
PLANEADOR	PIPER	PA25-235	25-3444	8,484:31	4,322:48
MOTOR 1	LYCOMING	O-540-B2B5	L-812-40	DESC	357:48
Hélice	Mc CAULEY	1A 200	AJ38607	DESC	1,649:42

Con fecha 15 de julio de 2024 el Taller Aeronáutico D.G.A.C. # 394, certificó por parte los siguientes trabajos:

- Servicio de 50 horas al planeador de acuerdo con los requisitos de las normas oficiales mexicanas y disposiciones aplicables.
- Se aplicaron las instrucciones de servicio del fabricante de acuerdo con el Manual de Mantenimiento.
- Se cumplió con la revisión de la publicación Airworthiness Directives Biweekly 2024-14.
- Se aplicaron los boletines de servicio de Lycoming No. 366, 466 y 480F.
- Se efectuó cambio de filtro de aceite y filtro de aire al motor.
- Se realizaron pruebas operacionales por fuga y se determinó que se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad.

Con fecha 07 de agosto de 2024 se certificó por parte del Taller Aeronáutico D.G.A.C. # 394 los siguientes trabajos:

- Servicio de 100 y 50 horas al planeador de acuerdo con los requisitos de las normas oficiales mexicanas y disposiciones aplicables.
- Se aplicaron las instrucciones de servicio y la carta de lubricación del fabricante de acuerdo con el Manual de Mantenimiento.
- Se cumplió con la revisión de la publicación Airworthiness Directives Biweekly 2024-15.
- Para este servicio se aplicó la Directiva de Aeronavegabilidad 2005-12-06
- Se aplicaron los boletines de servicio de Lycoming No. 366, 466 y 480F
- Se efectuó cambio de filtro de aceite, filtro de aire, CA-161, Baleros, Platino y Condensador del motor.
- Se realizaron pruebas operacionales por fuga y se determinó que se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad.

Con fecha 29 de agosto de 2024 se certificó por parte del Taller Aeronáutico D.G.A.C. # 394 los siguientes trabajos:

- Servicio de 50 horas al planeador de acuerdo con los requisitos de las normas oficiales mexicanas y disposiciones aplicables
- Se aplicaron las instrucciones de servicio del fabricante de acuerdo con el Manual de Mantenimiento.
- Se cumplió con la revisión de la publicación Airworthiness Directives Biweekly 2024-17.
- Se aplicaron los boletines de servicio de Lycoming No. 366, 466 y 480F
- Se efectuó cambio de filtro de aceite y filtro de aire al motor.
- Se realizaron pruebas operacionales por fuga y se determinó que se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad.



Con fecha 18 de septiembre de 2024 se certificó por parte del Taller Aeronáutico D.G.A.C. # 394 los siguientes trabajos:

- Servicio de 100 y 50 horas al planeador de acuerdo con los requisitos de las normas oficiales mexicanas y disposiciones aplicables
- Se resano el cajón del veneno (Hopper) con forme a la FAA AC 43.13-1B Chap. 3 sección 1, que regula métodos, técnicas y practicas acéptales – inspección y reparación de aeronaves no presurizadas.
- Se aplicaron las instrucciones de servicio y la carta de lubricación del fabricante de acuerdo con el Manual de Mantenimiento.
- Se cumplió con la revisión de la publicación Airworthiness Directives Biweekly 2024-18.
- Para este servicio se aplicó la Directiva de Aeronavegabilidad 2005-12-06
- Se aplicaron los boletines de servicio de Lycoming No. 366C, 466 y 480F
- Se efectuó cambio de filtro de aceite, filtro de aire, ca-161, Baleros al motor.
- Se realizaron pruebas operacionales por fuga y se determinó que se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad.

Con fecha 04 de octubre de 2024 se certificó por parte del Taller Aeronáutico D.G.A.C. # 394 los siguientes trabajos:

- Servicio de 1000 horas al planeador den cumplimiento con la CO-AV 43.2/07 R3 y la circular de asesoramiento FAA 43.13-1B, así como la guía de inspección 50 y 100 a motor.
- Se efectuaron las pruebas no destructivas a los herrajes de fijación de ambas semialas, pierna de MLG y bancada del motor.
- Se efectuó cambio programado de la hélice conforme al Manual de Mantenimiento.
- Se aplicaron las instrucciones de servicio y la carta de lubricación del fabricante de acuerdo con el Manual de Mantenimiento, y el Manual de Información Operacional.
- Se cumplió con la revisión de la publicación Airworthiness Directives Biweekly 2024-19.
- Se aplicaron los boletines de servicio de Lycoming SB366, 466 y 480
- Se efectuó cambio de filtro de aceite y filtro de aire al motor CA-161 y el Balero de cada magneto al motor, se instaló Kit de Servicio de Mil horas.
- Se realizaron pruebas operacionales por fuga y se determinó que se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad.

*EL 07 de octubre de 2024 Comandancia de Villahermosa Certifica el trabajo de 1,000 horas efectuado a la aeronave, y el cambio de hélice efectuado.

Con fecha 31 de octubre de 2024 se certificó por parte del Taller Aeronáutico D.G.A.C. # 394 los siguientes trabajos:

- Servicio de 100 y 50 horas al planeador de acuerdo con los requisitos de las normas oficiales mexicanas y disposiciones aplicables
- Se aplicaron las instrucciones de servicio y la carta de lubricación del fabricante de acuerdo con el Manual de Mantenimiento.
- Se cumplió con la revisión de la publicación Airworthiness Directives Biweekly 2024-21.
- Para este servicio se aplicó la Directiva de Aeronavegabilidad 2005-12-06
- Se aplicaron los boletines de servicio de Lycoming No. 366C, 466 y 480F
- Se efectuó cambio de filtro de aceite, filtro de aire, CA-161, Baleros a motor.
- Se realizaron pruebas operacionales por fuga y se determinó que se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad.

1.7. Información meteorológica

No se cuentan con servicios meteorológicos cercanos al sitio del accidente, sin embargo, la información recopilada durante la investigación se obtuvo:

Temperatura mínima: 24 °C, máxima: 29 °C.

Precipitación total del día: aproximadamente 2.2 mm, distribuidos en lluvias ligeras.

Cielo predominante: nublado a parcialmente nublado.

Vientos: suaves, entre 1 y 10 km/h desde direcciones sur, noreste y este.

JACT / FOJ / CCG / JCC / CSCRV /

El 7 de noviembre de 2024 en Teapa presentó un clima típico de noviembre: cálido-húmedo, con lluvias ligeras intermitentes cielo mayormente nublado y vientos suaves. No hubo eventos extremos; simplemente un día húmedo y templado, dentro de lo normal para las fechas.

Teapa presentó un patrón típico para esa época del año:

- **Cobertura nublada parcial** durante la madrugada y la tarde.
- **Cielo completamente nublado** alrededor del mediodía, coincidente con lluvias ligeras.
- En conjunto, un día con **60–80 % de nubosidad**, ligeramente por encima del promedio mensual (58 %).



Imagen 4. Imágenes de Teapa al amanecer recabadas el día del accidente

1.8. Ayudas para la navegación

No aplica al ser una operación visual (VFR).

1.9. Comunicaciones

No se estableció comunicación con los servicios de tránsito aéreo, por el tipo de operación.

1.10. Información del aeródromo

Debido a que el accidente no se presentó en un aeródromo, no se incluyen datos de éste, sin embargo, la aeronave XB-XUL operaba desde el aeródromo Jorge Efraín, en las coordenadas 17°40'24"N 92°58'11"W, empleada para el reaprovisionamiento de carga de fumigante y combustible aproximadamente a 4.09 M.N. del lugar del accidente.

1.11. Registradores de vuelo

La aeronave matrícula XB-XUL no contaba con registradores de vuelo, ya que ninguna normatividad se lo exige, y tampoco contaba con componentes de memorias no volátiles.

1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El suceso ocurrió durante maniobras de trabajos de fumigación, la aeronave presentó una pérdida de control, derivado a un viraje ceñido por la presencia de nubosidad durante sus labores de fumigación, lo que ocasionó que ésta se precipitara contra el terreno en las coordenadas 17° 42' 44" N y 93° 01' 57" W, al intentar buscar un claro para evitar las condiciones meteorológicas adversas.

En la inspección de campo realizada por personal de la Comandancia de Villahermosa la aeronave se encontró con sus restos concentrados y compactos con un rumbo hacia la trayectoria del aeródromo donde opera la aeronave. Sobre un terreno irregular y fangoso, motivo por el cual el motor quedó introducido bajo el agua.

Todas las partes de la aeronave y sus superficies de control se encontraron en el área del accidente, descartando una posible desintegración o separación en vuelo.

La siguiente imagen detalla la distancia del aeródromo donde despegó y el lugar donde se efectuaban los trabajos de fumigación, cuando el piloto decidió efectuar un viraje muy ceñido con la intención de no introducirse en el banco de niebla que se presentaba en el sitio del accidente.

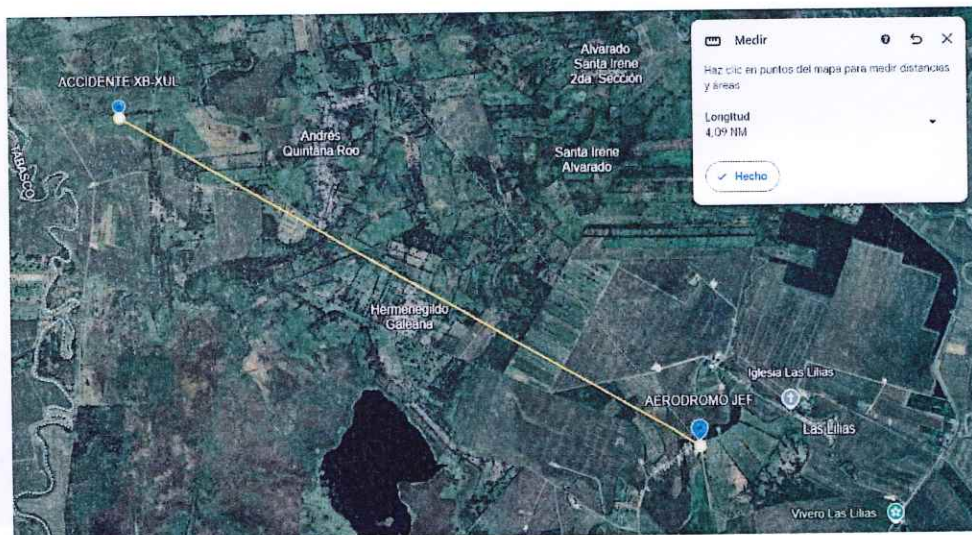


Imagen 5. Lugar de accidente a 4.09 MN del aeródromo JEF.

1.13. Información médica y patológica

No hubo ningún vestigio de que factores fisiológicos o incapacidades afectaran a la actuación del piloto.

1.14. Incendio

No se presentó incendio durante o post impacto.

1.15. Supervivencia

El piloto fue evacuado por personal que se encontraba en las cercanías del sitio del accidente, para ser trasladado a un centro médico. Los sistemas de anclaje, y los cinturones de seguridad cumplieron con sus funciones.

1.16. Ensayos e Investigaciones

Ninguno.

1.17. Información sobre la organización y gestión

El propietario se dedica a proporcionar el servicio privado de fumigación, cuenta además con una Escuela de capacitación donde se ofrecen prácticas de emergencia y cursos de factores humanos para sus pilotos, avalado por la Agencia Federal de Aviación Civil.

Además, cuenta con un taller de mantenimiento autorizado por la Agencia Federal de Aviación Civil, con las capacidades de Servicio privado y al Público

Categoría 2 y 3

Reparación y mantenimiento Planeadores Clase 1

Reparación y mantenimiento Motores Clase 1 y 2

Reparación y mantenimiento Hélices Clase 1 y 2

Servicios Especializados



1.18. Información adicional

Los restos de la aeronave fueron trasladados a las instalaciones del operador en coordinación con personal de la Comandancia de Villahermosa, para su resguardo y preservar los restos de la aeronave, dando continuidad al proceso de investigación.

1.19. Técnicas de Investigación útiles o eficaces

Ninguna

2. Análisis y Conclusiones

- 2.1. El piloto contaba con una licencia de piloto agrícola de ala fija; un examen psicofísico con resultado de APTO, contaba con prácticas de emergencia en el equipo accidentado, además de cursos en factores humanos.
- 2.2. El piloto al mando contaba hasta el día del accidente con un total de 1,044:24 horas totales.
- 2.3. No hay indicios ni datos para suponer fatiga en el tripulante.
- 2.4. La aeronave se encontraba aeronavegable y cumplía con los servicios de mantenimiento, para efectuar el tipo de operación asignada.
- 2.5. No hay evidencias de fallas mecánicas en la aeronave, así tampoco hubo algún desprendimiento de partes, superficies y controles antes del impacto.
- 2.6. El piloto durante el vuelo de fumigación encontró condiciones meteorológicas adversas que reducirían su visión hacia el exterior, efectuando una maniobra de viraje ceñido, para evadirla, ocasionando que las alas de la aeronave perdieran sustentación y generaran el desplome de la aeronave.
- 2.7. De acuerdo con las evidencias obtenidas en la investigación en la zona existía presencia de niebla.

3. Causa probable.

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación señala 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); 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 Comunicaciones y Transportes de la SICT", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de agosto de 2021.

"Pérdida de profundidad por nula referencia visual, debido a presencia súbita de un banco de niebla, durante la realización de un viraje en labores de fumigación impactándose contra el terreno sin pérdida de control".

Fase: Rasante (Fumigación)

Factores Contribuyentes:

- a) Condiciones IMC durante vuelo visual
- b) Planeamiento inadecuado del vuelo de fumigación
- c) Desorientación espacial

Atentamente
El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero

Información confidencial.	
Área responsable:	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes / Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación
Datos testados:	VER 1: Edad y nacionalidad del 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