



INFORME FINAL

Expediente: INC/DTAF/B/087/2025 MMCN

(ARC: Abnormal runway contact)

Aterrizaje de la aeronave sobre la pista sin haber extendido tren de aterrizaje

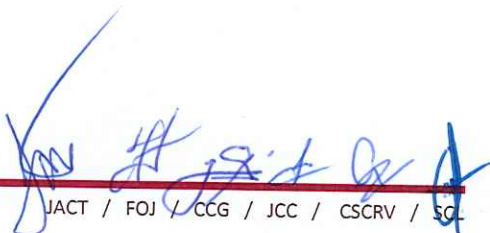
Pista del Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón, Sonora

Servicio privado de pasajeros

Aeronave Marca Cessna, Modelo C-210E, Matrícula XB-OWL

El día 27 de mayo del 2025, a las 16:20 local (2320 UTC -7)




JACT / FOJ / CCG / JCC / CSCRV / SCL



Índice

1. Introducción.....	3
1.1. Reseña de vuelo.....	5
1.2. Lesiones a personas.	5
1.3. Daños a la aeronave.	5
1.4. Información sobre el Piloto.....	6
1.5. Información sobre la aeronave.....	6
1.6. Información meteorológica	7
1.7. Ayudas a la navegación.....	7
1.8. Comunicaciones.	7
1.9. Información del aeródromo.....	8
1.9.1 Aeródromo de salida Villa Juárez (PIV).....	8
1.9.2 Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón (CEN).....	8
1.10. Registradores de vuelo.....	8
1.11. Información sobre el impacto de la aeronave.....	9
1.12. Información médica y patológica.....	9
1.13. Incendio.....	9
1.14. Supervivencia.....	9
2. Análisis.....	9
3. Conclusiones.....	9
Factores contribuyentes.....	10



INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión 23/2025 de la Comisión
Investigadora de fecha 29 de septiembre de 2025

Matrícula: XB-OWL
Expediente: INC/DT/AF/B/087/2025 MMCN

1. Introducción.

El día 27 de mayo del 2025 aproximadamente a las 16:20 hora local, tuvo un incidente la aeronave marca CESSNA, modelo C-210E, número de serie 21058566, matrícula XB-OWL, de propiedad particular y durante la fase de aterrizaje en el aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón, Sonora, el Piloto realiza un aterrizaje corto sin haber extendido el tren de aterrizaje, la aeronave hace el toque en la pista y recorre con la parte inferior del fuselaje aproximadamente 162 metros sobre el eje de la pista, el Piloto y el pasajero descienden de la aeronave sin lesiones, el servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI), se presenta en el lugar sin ser requerido agentes extintores de incendios ya que no hubo presencia de fuego y se reubica la aeronave para poder continuar las operaciones normales del aeropuerto.

El alcance de la investigación involucró al estado del Explotador / Propietario de la aeronave, de Matrícula / Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y de suceso (Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación), conformado por la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos (CIDAA) para la emisión de una opinión de la causa probable y factores contribuyentes del suceso.

Las evidencias disponibles fueron información recabada por la Comandancia del Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón (CEN-AFAC), la información proporcionada por el propietario y/o Piloto que volaba la aeronave, el reporte del taller al que se llevó la aeronave para pruebas al tren de aterrizaje.

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 (AFAC).



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 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; 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 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 de los hechos.

1.1. Reseña de vuelo.

El día 27 de mayo del 2025, a las 16:17 hora local (2317 UTC -7), el Piloto de la aeronave con procedencia del aeródromo de Villa Juárez (PIV) el cual se encuentra a aproximadamente a 19 MN al N del VOR CEN, se comunica con el Controlador de APP CEN en la frecuencia 118.3, colacionando las instrucciones que el controlador le dio de autorizado a aterrizar por cabecera de la pista 13, indicándole también que tenía un viento cruzado de 8kt de 220°; dos minutos después el controlador trata de comunicarse con el la aeronave XB-OWL sin contestar, a lo que el controlador de APP CEN indica a Operaciones del aeropuerto que la aeronave CESSNA 210 se encontraba en pista aparentemente se quedó sin tren de aterrizaje y que las personas que venían a bordo de la aeronave se encuentra sobre la pista. Es a las 16:42 hora local (2342 UTC -7) que APP CEN le indica al Costera 2066 que está autorizado a aproximación VOR por lo que ya se abre el aeropuerto a las operaciones normales.

1.2. Lesiones a personas.

Los miembros de la tripulación resultaron ilesos.

	FATALES	GRAVES	MENORES	ILESOS
PILOTO	0	0	0	1
COPILOTO	0	0	0	0
PASAJEROS	0	0	0	1
EN TIERRA	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	2

1.3. Daños a la aeronave.

De acuerdo con la inspección física por parte del taller Reparaciones Aéreas del Yaqui, S.A. de C.V., taller con base en el aeropuerto de Ciudad Obregón, Sonora, con permiso 230 autorizado por la D.G.A.C., llevada a cabo el día 16 de junio del 2025 y que a solicitud del propietario de la aeronave, así como de la autoridad aeronáutica del aeropuerto de Ciudad Obregón (AFAC-CEN) y lo solicitado por parte de la autoridad investigadora de accidentes aéreos (DAAIA), la evaluación diagnóstica de afectación y daños de los componentes de la aeronave marca CESSNA, modelo 210E, serie 21058566, motor marca Continental, modelo IO-520E, serie 1005186, hélice marca McCauley, modelo D3A32C88, serie 249741, después del incidente es lo siguiente:

MOTOR: Se inspeccionó visualmente las partes de motor, bancada y área de sujeción del motor para evidencia de deformaciones, grietas o partes dobladas, así como el área adyacente al compartimento del motor, se inspeccionó el cigüeñal con líquidos penetrantes, en la parte del flange y en su sección hueca sin presentar fisuras. Se inspeccionó el crank case en el área cercana al flange del cigüeñal para evidencia de alguna fisura sin evidencia, se inspeccionaron las paredes de los cilindros por rayaduras en las paredes o desprendimiento de material del pistón, sin encontrar daños en el interior de los cilindros, el motor no presentaba dificultad al girar ni temperaturas elevadas, ni ruidos extraños o movimientos descoordinados al estar encendido, se efectuó prueba de paso de la hélice con caída normal de rpm, ambos magnetos caen las rpm normal al hacer las pruebas en tierra.

FUSELAJE: El fuselaje presenta marcas de tallones en las pieles inferiores delantera e intermedia, la estructura adyacente como cuaderñas, costillas, herrajes de agarre de la rueda de nariz, pieles del frente, tanto frontales como izquierda y derecha, así como el área de la cavidad de alojamiento de la rueda de nariz, no presentan abolladuras, flexiones o doblez causados por el arrastre del avión en la superficie de la pista. El control en el carreteo no tiene dificultad hacia ningún lado, no se ven deformaciones en las pieles del área de los pedales o remaches botados, ambas barras en los pedales están rectas y en posición, no hay pieles o partes sueltas que limiten el movimiento y control de la rueda de nariz.



HÉLICE: La hélice presenta daños en las puntas de las tres palas, no se dañó en el puño de las palas, los candados están en su posición, el núcleo no se ve con daños y no hay fugas de aceite ni birlos chuecos o flojos, el tambor no tiene golpe, sin fugas de aceite.

Otros daños

La Comandancia del aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón (AFAC-CEN), no reportó daños a la pista y tampoco hubo reporte por parte de la administración del aeropuerto.

1.4. Información sobre el Piloto.

Piloto de nacionalidad VER 1 CORVER 11 años de edad, cuenta con licencia vigente de Piloto Privado Ala Fija, la cual en sus capacidades se encuentra lo siguiente:

- Vigencia al: 18/jul/2025
- Capacidades: Hasta 5,700 Kg., Multimotor / Multi-Engine Airplane, Monomotor / Single Engine, Tierra / Land, R.T.A.R.

Respecto al Certificado de Aptitud Psicofísica, se encuentra apto con vigencia este certificado al 18 de junio del 2026, clase médica tipo 2 y sin limitaciones.

Posterior al incidente, la autoridad aeronáutica del Aeropuerto de Ciudad Obregón (AFAC-CEN) le solicitó al Piloto dentro de sus procedimientos que le realizaran exámenes toxicológicos para descartar que el Piloto el día del incidente estuviera bajo efectos de alguna sustancia y fuera un causal de este suceso, sin embargo, los resultados fueron negativos.

A través de la Dirección del Centro de Capacitación y Adiestramiento Aeronáutico denominado Colegio del Aire de Sinaloa, S.C., con permiso F-128 de la SCT, por conducto de la AFAC, certifica que según las constancias que obran en el archivo de ese Centro de capacitación, el Piloto voló las horas de la Fase Práctica, para la recuperación de Licencia de Piloto Aviador Privado de Ala Fija, las cuales estas horas de vuelo corresponden a las fechas del 16 de junio del 2022 al 27 de junio del 2022, volando en una aeronave marca Cessna modelo C-172 y matrícula XB-KBL, cumpliendo con un total de 10:00 hr. de fase práctica.

Se presenta como evidencia un certificado del curso de actualización de Approach & Landing Accident Reduction (ALAR/CFIT) emitido por el Colegio del Aire de Sinaloa el 24 de junio del 2022.

El 28 de junio del 2022 la escuela Colegio del Aire de Sinaloa, S.C., solicita a la Comandancia Regional I (MZT) de la AFAC, la recuperación de licencia de Piloto Aviador privado de Ala Fija, después de haber concluido el curso de recuperación de Licencia para Piloto Aviador Privado de Ala Fija con capacidades de monomotor, R.T.A.R. y 5700 kg., mostrando evidencia de haber cumplido los requisitos para la recuperación de la Licencia.

Las horas asentadas en la bitácora de vuelo del Piloto son 135:30 hr. certificadas por la Comandancia de los Mochis, Sinaloa, el día 15 de octubre del 2022, de esta certificación al día 27 de mayo del 2024 el Piloto acumuló 277:45 hr, habiendo volado 142:15 hr., estas horas acumuladas fueron en equipos C-182, TU206F, C-206 y muy pocas horas (02:50 hr) en Cessna 210 (el cual cuenta con tren de aterrizaje retráctil).

1.5. Información sobre la aeronave.

La aeronave contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar número 20241242, vigente al 14/10/2026, con base de operaciones en el Aeropuerto de Tepic, servicio destinado para uso Privado No Comercial, está autorizado para operaciones visuales nocturnas y operaciones por instrumentos. La aeronave está configurada para que vuele un sólo Piloto y 03 pasajeros.

De acuerdo con la información del reporte AFAC 38 Rev.02 de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), los tiempos registrados al 16 de octubre de 2024, derivado de su última revalidación del Certificado de Aeronavegabilidad son:

	MARCA	MODELO	SERIE	TIEMPO TOTAL	TURM
PLANEADOR	CESSNA	210E	21058566	4,539:42 HR	N.T.
MOTOR	CONTINENTAL	IO-520-A	1005186	467:02 HR	N.T.
HÉLICE	Mc CAULEY	D3A32C88	249741	02:00 HR	N.T.



El Taller de Mantenimiento que le ha dado los servicios a la aeronave del año 2024 a la fecha del incidente tiene por razón social "Taller de Servicios y Reparaciones Aeronáuticas El 2 S.A. de C.V.", el cual tiene permiso Aut. D.G.A.C. 392 otorgado por la Agencia Federal de Aviación Civil.

El Taller cuenta con la documentación que presentó en la renovación del Certificado de Aeronavegabilidad en el cual presentó, un control de Directivas de Aeronavegabilidad del Planeador, con fecha 05 de agosto del 2024, en este control se indica el número de Directiva, a que parte o componente aplica, la fecha y horas de cada componente, el método de cumplimiento, si es por única ocasión o recurrente, la fecha u horas remanentes y qué técnico le realizó el servicio.

También se tiene se presentó el Control de Directivas de Aeronavegabilidad del motor, indicando el número de Directiva, a que parte o componente aplica, la fecha y horas de cada componente, el método de cumplimiento, si es por única ocasión o recurrente, la fecha u horas remanentes y qué técnico le realizó el servicio.

Se cuenta con un control de componentes limitados por tiempo de la aeronave, el cual se ha tomado desde la fecha del 05 de agosto del 2024.

Se presentó la relación de boletines de servicio efectuados a la aeronave, durante el servicio de 200 hr.

Se tiene una relación de equipo fijo y semifijo de emergencia (ELT, Extintor de fuego, botequín de primeros auxilios).

El Taller ha presentado el reporte de peso y balance de la aeronave, igualmente con fecha y escala de calibración al día 05 de agosto del 2024.

Adicionalmente a los servicios que se le han realizado a la aeronave, se cuenta con una solicitud de inspección con fecha 05 de agosto del 2024, en la cual se indica que hubo un cambio de componente (Hélice), la unidad quitada fue la hélice marca McCauley, modelo D3A32C88, número de serie 910631 con un tiempo total de 465:02 hr. y la unidad instalada es la hélice marca McCauley, modelo D3A32C88, número de serie 249741, con un tiempo total de 02:00 hr., este cambio de la unidad especificada anteriormente fue certificado por la autoridad aeronáutica de la Comandancia de Culiacán Sin., (AFAC-CUL) con fecha de 16 octubre de 2024. Este cambio fue soportado con la documentación recibida y revisada por la AFAC la cual se presentó la Convalidación al Certificado de Tipo No. IA-816/2022 del Certificado de Tipo No. 3A21, ya que lo que se indica en el Certificado de Tipo de este tipo de Aeronave Cessna C210E, es que debe de tener las hélices McCauley E2A34C64 o la E2A34C73.

1.6. Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas no afectaron la operación de vuelo, esto de acuerdo con las evidencias fotográficas, se observó cielo mayormente despejado, soleado. Y de acuerdo con los pronósticos del día emitido por SENEAM se obtuvo el siguiente pronóstico METAR:

METAR MMCN 280048Z 21005KT 10SM SKC 34/M05 A2984 RMK HZY

METAR de Ciudad Obregón del día 28 de la 00:48Z, viento de los 210° con 05 nudos de velocidad, una visibilidad de 10 millas terrestres, cielo despejado, temperatura ambiente de 34°C y un punto de rocío menos 05°C, altímetro de 29.84 pulgadas de mercurio (InHg), Notas: brumoso.

1.7. Ayudas a la navegación.

Al despegar del aeródromo Villa Juárez (PIV), Sonora, la aeronave sale sin Plan de vuelo, únicamente es un vuelo visual hacia el aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón (CEN), por lo que las ayudas a la navegación son la comunicación que tiene con APP CEN, donde le indican que autorizado a aterrizar por la pista 13, con viento cruzado de 08 kt de 220°.

1.8. Comunicaciones.

La aeronave mantuvo comunicaciones con APP CEN, indicando el Piloto de la aeronave XB-OWL que procede de Villa Juárez con destino a su estación para datos de aproximación y aterrizaje, a lo que APP CEN le indica que pista 13, con altímetro 2985, intercepte tránsito derecha y notifique a través de Torre, siendo las 16:17, se comunica la aeronave XB-OWL con APP CEN quien le indica el viento y la pista 13 autorizado para aterrizar, el Piloto colaciona y es la última comunicación que se tiene. El Piloto no declara en ningún momento la emergencia.



1.9. Información del aeródromo.

1.9.1 Aeródromo de salida Villa Juárez (PIV).

El aeródromo de salida es un aeródromo no controlado y autorizado con permiso de la AFAC SP1234 llamado Villa Juárez (PIV), diurno de servicio particular, con las siguientes características:

DESIGNADOR	NOMBRE	ESTADO	MUNICIPIO	TIPO DE OPERACIÓN	TIPO DE SERVICIO	ELEV (M)	UBICACIÓN COORD.GEO	SITUACIÓN
PIV	Villa Juárez	Sonora	Benito Juárez	Diurno	Servicio Particular	10	27° 4'54.70"N 109°50'42.00"W	VIGENTE (Ago 2029)

ORIENTACIÓN	LONGITUD	ANCHO	TIPO DE SUPERFICIE
09/27	1,060 m	12 m	Asfalto

1.9.2 Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón (CEN).

La aeronave donde se suscita el incidente es el Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón, Son., el cual se encuentra ubicado en las coordenadas geográficas al centro de la pista 27°23'33.935" N 109°49'59.133" W, el cual se encuentra a 63 m de elevación SMM, con un tipo de tránsitos permitidos IFR/VFR (reglas de vuelo visual y por instrumentos respectivamente), teniendo una longitud y ancho de pista de 2300X45 m, con los designadores de pista (orientación) 13/31, teniendo una superficie de pista de Asfalto ASPH PCN / 68/R/B/X/T. Ver imagen 1.9.2 a



Imagen 1.9.2 a (Desplazamiento de la aeronave sobre la pista del aeropuerto CEN).

1.10. Registradores de vuelo.

La aeronave matrícula XB-OWL no contaba con registradores de vuelo o componentes de memorias no volátiles, ya que normatividad aeronáutica vigente no lo exige.



1.11. Información sobre el impacto de la aeronave.

La aeronave tiene la autorización de aterrizar por la cabecera de la pista 13 y realiza el toque a 225 m aproximadamente del umbral de la pista 13, al centro de la pista y que, de acuerdo con la declaración del Piloto, estaba en aproximación corta a la cabecera, baja el tren de aterrizaje y se da cuenta que las tres luces del tren estaban apagadas, por lo que ya no le da tiempo de realizar un procedimiento de ida al aire, lo único que hace es cortar motor y master switch, haciendo el toque sobre la pista en las coordenadas geográficas (27°23'55.50"N 109°50'21.69"W) desplazándose sobre la pista sin tren de aterrizaje extendido (únicamente con la parte inferior del fuselaje) por aproximadamente 160 m, quedando la aeronave en la posición final (27°23'51.79"N 109°50'17.54"W) al centro de la pista.

1.12. Información médica y patológica.

Posterior al suceso, el Comandante del aeropuerto de Ciudad Obregón (AFAC-CEN) solicita al Piloto de la aeronave XB-OWL que se realice exámenes de laboratorio toxicológicos, con la finalidad de descartar si hubo alguna afectación en las capacidades de actuación del Piloto, lo cual se entregan los análisis de laboratorio un día posterior al incidente grave, en el cual los resultados de drogas de abuso en orina dieron todos negativo.

1.13. Incendio.

No se presentó incendio post impacto, sin embargo, los Servicios de Extinción de Incendios (SEI) del aeropuerto acudieron inmediatamente para apoyar en caso de requerir el servicio.

1.14. Supervivencia.

El Piloto y el pasajero después de detenerse la aeronave salen de ésta resultandos ilesos y quedándose sobre la pista hasta que llegaron los servicios de apoyo y personal de la Comandancia del Aeropuerto (AFAC) para iniciar las indagatorias y evaluar los daños.

2. Análisis.

- De acuerdo con el acta emitida por la Comandancia de Ciudad Obregón (AFAC-CEN), se indica que personal del Servicio de Extinción de Incendios (SEI) proceden a maniobrar la aeronave con la finalidad de desalojar la pista para continuar con las operaciones y logran bajar el tren de manera manual para sacar la aeronave fuera de la pista por la calle de rodaje B hasta la plataforma de aviación general.
- El Piloto de la aeronave contaba con una licencia y certificado médico vigente.
- No se encontró algún factor médico por parte del Piloto que indicara consumo de alguna sustancia, que afectara su capacidad de volar la aeronave.
- La aeronave se encontraba aeronavegable y cumplía con los servicios de mantenimiento.
- No existió alguna falla mecánica en la aeronave, específicamente sobre el funcionamiento del tren de aterrizaje durante la fase de aterrizaje por la pista 13, esto de acuerdo con el reporte técnico post-suceso en un taller de mantenimiento ubicado en el mismo aeropuerto de Ciudad Obregón.
- De acuerdo con los testimonios y el reporte METAR emitido por SENEAM, las condiciones meteorológicas no fueron un factor contribuyente.
- Los daños en la parte inferior de la aeronave y las palas de la hélice fueron a causa de la dinámica del impacto y arrastre de la aeronave por la pista con el tren de aterrizaje retraído.
- El Piloto indica que al realizar la aproximación corta, baja el tren, sin darse cuenta de que aún no habían encendido las tres luces verdes de tren de aterrizaje, por lo que no le da tiempo de hacer una ida al aire.

3. Conclusiones.

No existió falla mecánica al momento del suceso, el Piloto realiza un aterrizaje corto y no se cerciora del tiempo en que tarda el tren de aterrizaje en extenderse por lo que aterriza con el tren arriba.

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.:

"Omisión en la extensión del tren de aterrizaje debido a no utilizar la lista de verificación previa al aterrizaje, aunado a la poca experiencia del piloto en volar equipos con tren retráctil."

Fase: Aterrizaje.

Factores contribuyentes.

- Falta de seguimiento al procedimiento de aterrizaje (lectura de lista de verificación).
- Falta de experiencia del Piloto en aeronaves con tren de aterrizaje retráctil.

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