



INFORME FINAL DE ACCIDENTE

EXP. No. ACC/DT/AF/A/070/2023 MMRX

Fallo de un sistema relacionado con el grupo motopropulsor (SCF-PP)
Aeronave marca Cessna modelo T310R, número de serie 310R1680
matrícula N310LH, ruta ADN - MFE
Servicio privado internacional de pasajeros
12 millas del Aeropuerto de Reynosa, Tamaulipas
El día 03 de enero del 2023, a las 15:30 horas (21:30 UTC)





Informe Final

Aprobado en la Sesión **03/206** de la Comisión Investigadora de fecha **29 de enero de 2026**.

Matrícula:

N310LH

Número de expediente:

ACCDTAF070/2023MMRX

Resumen.

El día 03 de enero de 2023, a las 15:30 horas (21:30 UTC), se accidentó la aeronave marca Cessna modelo T310R, número de serie 310R1680, matrícula N310LH, año de fabricación 1981, destinada al servicio privado internacional de pasajeros, durante el vuelo programado del Aeropuerto del Norte (ADN), Nuevo León, Estados Unidos Mexicanos, con destino a McAllen (MFE), Texas, Estados Unidos de Norteamérica, tuvieron falla en el motor posición número uno (izquierdo) posteriormente falla de los dos motores, aterrizando de emergencia en un campo libre ubicado 12 millas del Aeropuerto de Reynosa (REX), Tamaulipas. Resultando el piloto sin lesiones, la aeronave con daños mayores. Existían condiciones de luz diurna al momento del suceso.

La investigación inicial de campo fue realizada por la Comandancia del Aeropuerto de Reynosa, tomándola posteriormente la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, el dueño de la aeronave no participó, tampoco proporcionó información de la aeronave y del piloto.

Las evidencias disponibles fueron las comunicaciones establecidas entre la tripulación de la aeronave con los servicios de control de tránsito aéreo, datos del registrador de ADS-B¹ e inspecciones realizadas al planeador y motores.

¹ tecnología de vigilancia aérea que permite a las aeronaves transmitir su posición, velocidad y altitud a otras aeronaves y al control de tráfico aéreo



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 SOBRE LOS HECHOS.

El día 03 de enero de 2023, a las 14:53 horas (20:53 UTC), de acuerdo con el ADS-B, la aeronave despegó por la pista 11 del Aeropuerto del Norte, se aprecia una viraje a la izquierda, alcanzando una altitud de 1,350 m a una velocidad de 289 km/h, tres minutos después del despegue se observa un descenso hasta 630 m y 230 km/h, 7 minutos después del despegue nuevamente se aprecia un ascenso, a los 21 minutos después del despegue la aeronave alcanza una altitud de 1,740 m y 274 km/h, alcanzando una altitud máxima de 1,800 m y 283 km/h, volando con esa actitud 13 minutos, finalmente comienza un descenso de 9 minutos hasta impactar contra el terreno, la velocidad mínima registrada fue de 157 km/h.

A las 11:31 horas (15:31 UTC), Torre de Control de Reynosa (TWR REX) informa vía telefónica a la Comandancia de Aeropuerto de Reynosa (Subcentro Coordinador de Búsqueda y salvamento), que la aeronave con matrícula N310LH se reportó con falla en el motor izquierdo y aterrizaría en el Aeropuerto de Reynosa. Posteriormente a las 15:38 horas (21:38 UTC), TWR REX informó que la aeronave N310LH se reportó nuevamente ahora con falla de los dos motores y que no llegaría al aeropuerto de Reynosa, por lo que buscaría un campo libre para aterrizar, realizándolo finalmente, resultando el piloto con lesiones leves en rodillas y manos, la aeronave con daños mayores.

El piloto fue atendido por una ambulancia de Protección Civil del Estado de Tamaulipas.

De acuerdo con las entrevistas iniciales el objetivo del vuelo era trasladar la aeronave por vencimiento del permiso de internación por 6 meses. De la entrevista inicial el piloto comentó que las condiciones meteorológicas eran apropiadas para operaciones visuales.



Fig. 1. Imagen tomada del portal [N310LH Historial y rastreo de vuelos - FlightAware](#)

El sitio del suceso se encuentra en las coordenadas 26°04'11" N 98°25'24" W, en la radial 195° del VOR REX, a una elevación de 300 pies, aproximadamente a 12 MN del VOR REX, en el lugar donde se realizó el aterrizaje de emergencia no hay viviendas ni elementos que pudieran complicar la llegada al mismo, así tampoco, se ocasionaron daños a terceros.

Las huellas localizadas se aprecian que la aeronave hace contacto con la superficie del terreno de cultivo con las dos piernas principales del tren de aterrizaje, después de 10 metros se aprecia que huella de la pierna de nariz del tren de aterrizaje aparece recorriendo 30 metros, a 5 metros aproximadamente se impacta contra un montículo de tierra y huizaches, siguiendo su trayectoria 50 metros y haciendo un giro de 90° sobre su eje vertical hasta quedar en su posición final, por lo que la aeronave terminó recorriendo 66 metros desde el primer toque sobre el terreno hasta su posición final.



Las semialas de la aeronave presentan daños en los bordes de ataque y en la sección de intrados. Los tanques de punta de semiala presentan daños por impacto en la parte frontal. El marco de la puerta derecha muestra daños estructurales, así como la zona de equipaje. La sección de nariz de la aeronave presenta daños mayores por impacto, así como el pozo de la pierna de nariz.

La pierna derecha del tren de aterrizaje se desprendió al rodar sobre terreno irregular, la pierna de nariz se retractó.

La cabina de pilotos no muestra daños mayores, así como la sección de cabina de pasajeros. Los asientos permanecieron en su posición de diseño, los cinturones de seguridad no presentaron fallas.

El estabilizador vertical y estabilizador horizontal no presentan daños y no hay evidencia de falla

La inspección visual de las tres palas de los motores indica que estos no venían girando. De acuerdo con la información recopilada el motor izquierdo fallo primero y unos minutos después el motor derecho. La inspección destructiva de los motores concluye que no hay evidencia de fallas internas.

La bomba de aceite, combustible, de vacío, así como la marcha de ambos motores, se encontraron instalados en su posición de diseño, no presentan daños ni fallas. Las pruebas operacionales a los magnetos, bujías, continuidad del cableado eléctrico no hay evidencias de fallas.

Los tanques de combustible principales se encontraron con 0.400 galones (1.5 litros), el tanque auxiliar izquierdo con 27 galones (102 litros) y el derecho con 25 galones (94 litros), además se revisaron los niveles de aceite del motor izquierdo con 09 litros (2.37 galones) y el derecho 10 litros (2.64 galones).

El piloto de la aeronave de nacionalidad VER 1 de VER 1 años, cuenta con licencia de piloto comercial emitida por la Agencia Federal de Aeronáutica Civil con la certificación de sus horas de vuelo en la comandancia de Uruapan Michoacán del día 04 de enero del 2023, para su recuperación de licencia.

Tipo de Licencia:	Piloto Comercial de Ala Fija
Número de Licencia:	VER 1
Vigencia:	23 de enero de 2023
Capacidades:	5,700 kgs, Instrumentos, Monomotor, Multimotor, R.T.A. R
Vigencia de Examen Médico:	15 de diciembre del 2023
Hora Totales de Vuelo:	351:35 horas
Horas Totales:	En un periodo de 18 de junio del 2020 al 17 de diciembre del 2022 146:35 horas Cessna 152/172/210/340 Con 15 horas de instrumentos

Contaba con capacitación en prácticas de procedimientos anormales y de emergencia en las aeronaves:

- Cessna 303, de fecha 14 de noviembre del 2020, con un tiempo en bitácora de 314:35 horas.
- Cessna 152, de fecha 18 de noviembre del 2020, con un tiempo en bitácora de 315:35 horas.
- Cessna 152, de fecha, 08 de diciembre del 2021, con un tiempo en bitácora de 332:10 horas.
- Cessna 414, de fecha 08 de diciembre del 2021, con un tiempo en bitácora de 333:10 horas.
- Cessna 152, de fecha 10 de diciembre del 2022, con un tiempo en bitácora de 348:30 horas.
- Cessna 303, de fecha 14 de diciembre del 2022, con un tiempo en bitácora de 349:35 horas.

Cursos de Factores Humanos tomados:

1. Approach to Land Accident Reduction (ALAR), en junio del 2020.
2. Controlled Flight Into Terrain (CFIT), en diciembre del 2021.
3. Administración de Recursos de la Tripulación (CRM), en diciembre del 2022.



Cuenta con la convalidación de la licencia de piloto privado número VER 1 por parte de la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica, con fecha de expedición 1 de abril del 2022.

La aeronave marca Cessna, modelo T310R número de serie 310R1680, matrícula N310LH, año de fabricación 1981, con base de operaciones el Aeropuerto del Norte, destinada al servicio privado no comercial. Contaba con un certificado de aeronavegabilidad, expedido por la FAA número de código WP100275DAR, vigente desde 8 de julio de 1978, de categoría normal.

Cuenta con un permiso de entrada única (PIU), con vigencia del 28 de mayo del 2022 al 28 de noviembre del 2022, cabe señalar que la Internación (ver adjunto A) se encontraba vencida (37 días) al día del accidente.

La Comandancia del Aeropuerto del Norte comento que al momento de presentarse el Cap. VER 1 con plan de vuelo del día 03 de enero del 2023, con destino al aeropuerto de KMFE (Mc Allen, Texas.) y verificar la documentación completa de la aeronave y tripulación, detectaron que el permiso de internación única Numero con vigencia al 28 de noviembre del 2022, estaba vencido, por lo cual iniciaron el procedimiento administrativo sancionador, por lo cual el vuelo que realizaba era con el fin de regresar a su país del origen de la matrícula. Cabe hacer mención que el piloto que realizo la internación era diferente al piloto involucrado en este suceso.

La Comandancia del Norte indico que él capitán “no opera en este aeropuerto”, venia de Veracruz según lo que comento el representante legal ya que se lo habían recomendado para que efectuara el vuelo de salida ya que los pilotos que internaron la aeronave al país, no podían por temas de salud.

La aeronave no cuenta con un registrador de datos de vuelo ni grabadora de voz ya que la legislación aeronáutica no les requería de la instalación.

El propietario y propio piloto no proporcionaron datos de los tiempos totales del planeador, motores y hélices, así como del historial de los servicios de mantenimiento.

La aeronave modelo T310R es un bimotor de pistón con motores sobrealimentados marca Continental modelo TSIO-520-BB de 285 hp cada uno, dos hélices de 3 palas modelo Hartzell, cuenta con las siguientes características:

- Peso máximo de despegue: 2,495 kg (5,500 lbs).
- Peso vacío: 1,518 kg (3,347 lbs).
- Velocidad máxima: 335 km/h (181 nudos).repetida
- Capacidad para 2 pilotos y 4 pasajeros
- Techo de servicio: 6,020 m (19,750 ft).
- Autonomía de hasta 1,3431 km.
 - Tanque principal izquierdo 50 Gal (189 litros).
 - Tanque auxiliar izquierdo 31.5 Gal (119.24 litros).
 - Tanque principal derecho 50 Gal (189 litros).
 - Tanque auxiliar derecho 31.5 Gal (119.24 litros).
- Combustible: AVGAS 100LL.
- Velocidad máxima de viento cruzado de 19 nudos.
- Envergadura: 11,25 m.
- Longitud: 9,74 m.
- Altura: 3,25 m.

Sistema de combustible

En el Cessna T310R, la gestión del combustible se realiza a través de dos selectores de combustible, uno para el motor izquierdo y otro para el motor derecho. Cada selector tiene cuatro posiciones principales:

- **MAIN (Principal):** Esta es la posición estándar y la que se debe usar para el despegue y el aterrizaje. Permite que el motor consuma combustible del tanque principal de ese lado.



- **AUX (Auxiliar):** Permite al motor consumir combustible del tanque auxiliar de ese lado. Se usa normalmente para vuelos de larga distancia después de consumir una cantidad del combustible de los tanques principales.
- **OFF (Apagado/Cerrado):** Cierra el flujo de combustible al motor correspondiente. Se utiliza en caso de una emergencia, cuando se asegura un motor inoperativo, o al apagar la aeronave.
- **CROSSFEED (Alimentación cruzada):** Permite que un motor consuma combustible del tanque del lado opuesto. Por ejemplo, el motor izquierdo podría usar el combustible del tanque derecho. Esta función es útil para equilibrar los tanques o en caso de una emergencia con una bomba de combustible.

La descripción del sistema de combustible (ver adjunto B), del Manual del fabricante de la aeronave en el Owner's Manual (OM), en la sección II DESCRIPTION AND OPERATING DETAILS y VII OPTIONAL SYSTEMS, establece que la gestión de los tanques es un procedimiento clave en el Cessna T310R, es vital para obtener instrucciones detalladas, el cual indica:

- **Despegue y aterrizaje:** Siempre se debe realizar con la selectora en la posición **MAIN**.
- **Vuelo:** Para vuelos largos, es una práctica común usar el combustible de los tanques principales (**Main**) por un tiempo y luego cambiar a los tanques auxiliares (**AUX**) para consumir ese combustible. Posteriormente, se debe volver a los tanques principales para el aterrizaje.
- **Equilibrio de combustible:** Se puede usar la posición **CROSSFEED** si el peso del combustible se desequilibra entre las alas, o en caso de falla de una bomba de combustible.

En la inspección de los instrumentos de la cabina de pilotos el día del suceso, se encontró que la posición de las bombas auxiliares se encontró en la posición de LOW, coherentes con la configuración del aterrizaje de emergencia que realizaría el piloto, la selectora de combustible en posición cerrado (ver fig. 2.), las palancas de mezcla en la posición de atrás, y las palancas de acelerador adelante al igual que las de RPM (ver Fig. 3.).



Fig. 2. Selectoras de combustible

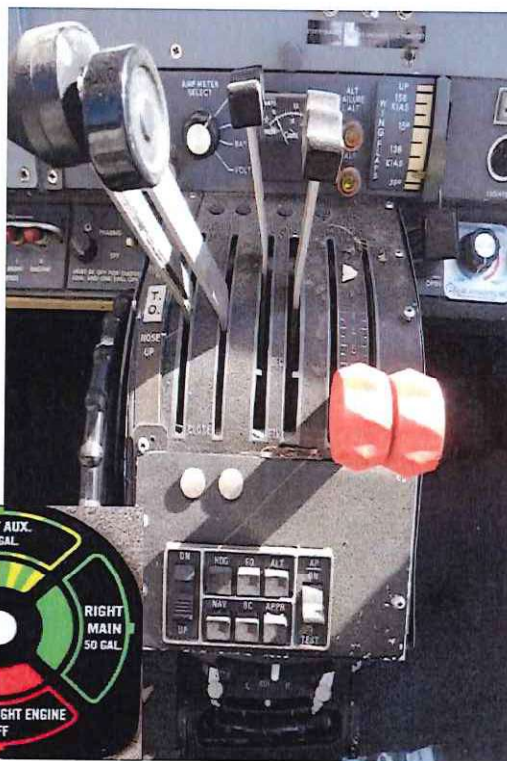


Fig. 3. Palancas de control de combustible

El uso inadecuado de la selectora de combustible provoca una interrupción en la alimentación de combustible al motor y por consecuencia el apagado del motor.



ENGINE FAILURE DURING FLIGHT

- (1) Determine inoperative engine (idle engine same side as idle foot).
- (2) Power - INCREASE as required.
- (3) Mixture - ADJUST for altitude.

Before securing inoperative engine:

- (4) Fuel Flow - CHECK, if deficient, position auxiliary fuel pump switch to ON.

NOTE

If fuel selector valve is in AUXILIARY TANK position, switch to MAIN TANK and feel for detent.

- (5) Fuel Quantity - CHECK, and switch to opposite MAIN TANK if necessary.
- (6) Oil Pressure and Oil Temperature - CHECK, shutdown engine if oil pressure is low.
- (7) Magneto Switches - CHECK.

If proper corrective action was taken, engine will restart. If it does not, secure as follows:

- (8) Inoperative Engine - SECURE.
 - (a) Throttle - CLOSED.
 - (b) Mixture - IDLE CUT-OFF.
 - (c) Propeller - FEATHER.
 - (d) Fuel Selector - OFF.
 - (e) Auxiliary Fuel Pump - OFF.
 - (f) Magneto Switches - OFF.
 - (g) Alternator Switch - OFF.
- (9) Operative Engine - ADJUST.
 - (a) Power - AS REQUIRED.
 - (b) Mixture - ADJUST for power.
 - (c) Fuel Selector - MAIN TANK (feel for detent).
 - (d) Auxiliary Fuel Pump - ON.
- (10) Trim Tabs - ADJUST (5° bank toward operative engine).
- (11) Electrical Load - DECREASE to maintain a positive ammeter reading.
- (12) As Soon as Practical - LAND.

Fig. 4 El procedimiento de falla de motor en vuelo, Manual del propietario



Fig. 5. Posición de las bombas auxiliares

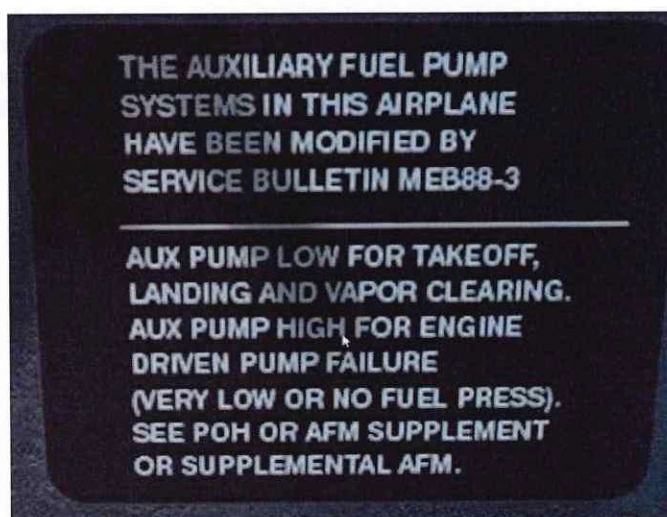


Fig. 6. Modificación del sistema por SB

La operación de uso de las bombas de combustible auxiliares en un avión Cessna T310R, tienen tres posiciones: "OFF", "LOW" y "HIGH", la información esencial es:

- La posición "LOW" se usa para operaciones normales como despegue y aterrizaje.
- La posición "HIGH" se usa para fallos de la bomba impulsada por el motor, proporcionando un flujo de combustible de emergencia.
- Usar "HIGH" normalmente puede causar pérdida total del motor.
- Una nota importante indica que la bomba auxiliar se puede usar para limpiar un motor o transferir combustible, pero solo momentáneamente.

2. ANALISIS.

El piloto de la aeronave cuenta con una licencia de Piloto Comercial de Ala fija número VER 1 expedida por la Agencia Federal de Aviación Civil, convalidada por la Federal Aviation Administration como licencia de Piloto Privado de Ala Fija, número VER 1, con fecha de expedición 1 de abril del 2022 y certificado médico vigentes.

De los registros del piloto en la Dirección de Certificación de Licencias, actualizadas al 04 de enero de 2024, contaba con 351:35 horas totales de vuelo de experiencia en equipos Cessna 152/172/210/303/340/414.



Contaba con prácticas de emergencia en equipos Cessna 152/172/210/340A, sin embargo, no contaba con las del Cessna T310R, a pesar de que el Cessna 303 y 340 son aeronaves similares al T310R en los procedimientos de los cambios de la selectora de combustible, el piloto no tenía horas en el C-T310R, ni procedimientos de emergencia en el mismo. La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad emitido por la Federal Aviation Administration vigente al 30 de septiembre del 2024.

Al momento del suceso la aeronave tenía vencido el permiso de internación al país desde el 28 de noviembre del 2022.

Las superficies de sustentación y de control no muestran evidencias de daños por el impacto ni de haberse desprendido en vuelo.

Las tres palas de las dos hélices presentan daños característicos de no estar girando al momento del suceso.

La inspección y desarmado de los motores concluyo que no hay evidencias de fallas internas que pudieran haber causado la pérdida total de potencia de ambos motores.

Las pruebas operacionales al sistema eléctrico, lubricación, potencia, admisión y escape, no presentaron evidencias de fallas.

En la aeronave se encontraron 52 galones de combustible en los dos tanques auxiliares o internos de las semialas, mientras que en el tanque principal izquierdo y derecho solo tenían 0.400 galones (1.5 litros) cada uno, es decir los tanques principales no contaban con combustible habiéndose agotado su contenido, además de desconocer como el tripulante venía realizando los cambios de las selectoras, ya que estas se encontraron en posición de cerrado, el hecho es que ambos motores se habían apagado en vuelo, además se revisaron los niveles de aceite del motor izquierdo con 09 litros y el derecho 10 litros.

Las bombas de combustible de la aeronave se inspeccionaron y no presentaron fallas, las pruebas operacionales indicaban que trabajaban normalmente.

Las bujías, los magnetos se encontraron en buenas condiciones de operación no presentaban falla en su operación.

El uso inadecuado de la selectora de combustible puede provocar una interrupción en la alimentación de combustible a los motores y en consecuencia el apagado de estos.

No se logró determinar la cantidad de combustible que el piloto recargo en el aeropuerto del Norte, por lo que se desconoce si tenía el combustible adecuado para su vuelo.

No se tuvo acceso a los registros de mantenimiento del planeador, motores y hélices.

En las entrevistas con los inspectores verificadores aeronáuticos de Reynosa indican que no vigilan la aeronavegabilidad de las aeronaves con matrícula "Noviembre", porque no conocen los tiempos que permanecerán en el país y abandonan el país de un momento a otro.

Manifiesta comandancia del Norte que el capitán "**no opera en este aeropuerto**" venía de Veracruz según lo que comento el representante legal ya que se lo habían recomendado para que efectuara el vuelo de salida ya que los pilotos que internaron el avión no podían por temas de salud.

3. CONCLUSIONES.

El piloto contaba con una licencia y examen médico vigentes, para operar aeronaves como la accidentada, sin embargo, no cuenta con curso básico inicial o recurrente y prácticas de emergencia en equipos Cessna T310R.

El piloto tiene experiencia en operar aeronaves bimotoras con dos tanques de combustibles, mientras la aeronave Cessna T310R cuenta con cuatro tanques de combustible, dos principales y dos auxiliares, lo cual requiere tiempo en familiarizarse con esta operación.

La capacidad de operación de aeronaves de hasta 5,700 kg, asentado en la licencia de piloto expedida por la Agencia Federal de Aviación Civil, no limita la operación de las aeronaves monomotoras y bimotoras, así como, las diferencias en su operación por las diferencias, lo que se dificulta cuando se presentan emergencias.

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad emitido por la Federal Aviation Administration vigente al 30 de septiembre del 2024, sin embargo, tenía vencido el permiso de internación con fecha 28 de noviembre del 2022.

La inspección a las superficies de sustentación, de control, controles de combustible a los motores concluyo que no hay evidencias de fallas que pudieran haber causado el suceso en investigación.

Las tres palas de las dos hélices presentan daños característicos **de no estar girando al momento** del suceso, desconociéndose el origen, sin embargo, es muy probable que el piloto al observar que existía un desbalance en la cantidad de combustible de los tanques realizo el cambio de la selectora, ocasionando la interrupción de combustible al motor posición número uno y posteriormente al tratar de reencender el motor haya ocasionado el apagado del motor posición número dos.

Los tanques principales derecho e izquierdo no tenían un remanente de combustible, sin embargo, los tanques auxiliares contaban con combustible, aunque se desconoce la operación de las selectoras

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:

“Gestión inadecuada del sistema de combustible, agotándose el contenido de los tanques principales, realizando un aterrizaje de emergencia por la pérdida total de potencia en ambos motores”

Fase de vuelo: en Vuelo

Factores Contribuyentes.

- Falta de vigilancia a las operaciones de aeronaves extranjeras, por parte de la Autoridad Aeronáutica
- Falta de gestión de los recursos de cabina
- Falta de capacitación en el equipo
- Falta de lectura a las listas de verificación
- Falta de verificación de los niveles de combustible



Recomendaciones:

Existe una falta de vigilancia de la Autoridad de Aviación Civil, respecto a la operación de las aeronaves extranjeras que sobre vuelan el espacio aéreo mexicano, desconociendo cuando se vencen los permisos, la trazabilidad de los servicios de mantenimiento, la capacitación del o los pilotos que están autorizados para operar estas aeronaves, la vigencia del seguro, por lo que la Comisión determino realizar la siguiente recomendación a la Agencia Federal de Aviación Civil, para que personas que se encuentran a bordo de la aeronave o en tierra no resulten con lesiones:

Rec. 07/2026. Se establezca la política, procesos y procedimientos para que todo usuario que solicite un permiso de entrada única o múltiples, cumplan con un seguro con representación en México, demuestre la aeronavegabilidad continuada de la aeronave, la capacitación del o los pilotos, así como, les aplique la misma vigilancia que le realiza a una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana.

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: Nombre, edad, nacionalidad y número de licencia 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	05 de octubre de 2026