



INFORME FINAL DE INCIDENTE GRAVE

EXP. No. INCG/DT/AF/B/177/2025 MMTM

Agotamiento de combustible en tanque izquierdo (Fuel related)

Aeronave marca CESSNA, modelo 182Q, número de serie 182-67190, matrícula **XB-BCW**.

Servicio Privado No Comercial.

A un costado de la carretera, a 18.8 millas náuticas aprox., antes de llegar al Aeropuerto de Tampico, Tamps.

17 de octubre 2025 a las 14:40 hora local (2040 UTC-6).



JACT / CCG / FOJ / JCC / CSCRV / SCL



ÍNDICE

ÍNDICE	2
RESUMEN.....	3
ADVERTENCIA.....	4
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	5
1.1. Historia del vuelo.....	5
1.2. Lesiones a personas.....	5
1.3. Daños a la aeronave.....	5
1.4. Otros daños.....	7
1.5. Datos del personal aeronáutico (Piloto).....	7
1.6. Información sobre la aeronave.....	8
1.6.1. Servicios y registros de mantenimiento.....	8
1.6.1.1. Taller Efraín Rodríguez Rodríguez.....	8
1.7. Información meteorológica.....	10
1.8. Ayudas para la navegación.....	10
1.9. Comunicaciones.....	10
1.10. Información del aeródromo.....	10
1.11. Registradores de vuelo.....	10
1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	10
1.13. Información médica y patológica.....	11
1.14. Incendio.....	11
1.15. Supervivencia.....	11
1.16. Ensayos e Investigaciones.....	11
1.17. Información sobre la organización y gestión.....	11
1.18. Información adicional.....	12
1.19. Técnicas de Investigación útiles o eficaces.....	12
2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES.....	12
3. CAUSA PROBABLE.....	12



INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **08/2026** de la Comisión
Investigadora de fecha **18 de febrero de 2026**.

Matrícula:

XB-BCW

Número de expediente:

INCG/DT/AF/B/177/2025 MMTM

RESUMEN.

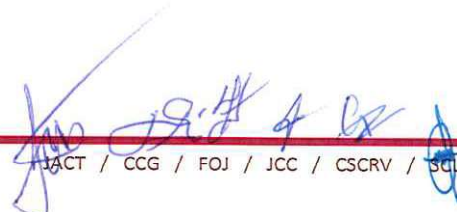
El 17 de octubre de 2025, a las 14:40 local aproximadamente, la aeronave marca Cessna, modelo 182Q, matrícula XB-BCW, destinada al servicio privado no comercial de pasajeros, tuvo pérdida total de potencia en el motor, mientras realizaba un vuelo privado desde Brownville, Texas hacia el aeropuerto de Tampico (MMTM), Tamaulipas; durante la fase de descenso, a 18.8 millas náuticas al norte del Aeropuerto de Tampico, en el Municipio de Altamira, Tamaulipas. Resultando el piloto y dos pasajeros sin lesiones y la aeronave con daños menores. Las condiciones meteorológicas permitían la operación con luz de día.

El alcance de la investigación involucró al Estado del Explotador/Propietario, de Matrícula (Agencia Federal de Aviación Civil, Comandancia de Tampico) 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 a Piloto y pasajero, investigación de campo, inspección visual exterior y pruebas operacionales al motor, inspección a cabina de la aeronave 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.


IACT / CCG / FOJ / JCC / CSCRV / SUL



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; 2 fracciones III y XVI, sub-fracción XVI.5, 9, y 21 fracción XXIII 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 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 de la Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes (SSCT) 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 recomendaciones de carácter preventivo para toda Autoridad, Concesionario, Permisionario, 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. Historia del vuelo.

El día 17 de octubre de 2025, se realiza el primer vuelo en la ruta el aeropuerto de Tampico con destino Brownsville (despegando de Tampico a las 10:00 local (1600 UTC), arribando a Brownsville a las 12:50 local (1850 UTC), con la finalidad de trasladar al propietario de la aeronave a esa Ciudad. Posterior el piloto gestiona la recarga de combustible, con la finalidad del retornar la aeronave XB-BCW al Aeropuerto de Tampico, Tamaulipas, despegando de Brownsville a las 14:00 local (2000 UTC), efectuando sin problema todos los procedimientos de despegue y crucero en la primera hora y media de vuelo.

De acuerdo con las comunicaciones establecidas entre el controlador de Torre del Control del Aeropuerto de Tampico (TWR TAM) y el Piloto, a las 14:32 local (2032 UTC) el Piloto de la aeronave XB-BCW se declara en emergencia (MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY) por aparente falla del motor, a lo cual la CTA le indica que está autorizado para aterrizar en la pista 14, le proporciona el QNH 2798, viento de 140° con 10 nudos de intensidad. Minutos más tarde el Piloto le comunica a la Controladora que tiene variación en las revoluciones del tacómetro, a las 14:38 local (2038.36 UTC) el Piloto menciona que aterrizará sobre carretera a 21 MN al norte; después de eso se perdió la comunicación.

La Comandancia de Aeropuerto de Tampico (Subcentro Coordinador de Salvamento) gestiona la situación coordinando el despegue de un helicóptero del aeropuerto de Tampico rumbo al sitio reportado, arribando autoridades Militares, personal de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y de la Fiscalía General de la Republica del Estado de Tampico, Tamaulipas, localizando la aeronave matrícula XB-BCW en un campo a un costado de la carretera. Reportando que los dos pasajeros y el Piloto a bordo, resultaron sin lesiones. La autoridad aeronáutica (AFAC TAM) realiza las labores de recabar evidencia fotográfica y toma datos del Piloto mientras que la Fiscalía General del Estado de Tampico (FGR) también realiza su investigación correspondiente y comienza a realizar gestiones entre AFAC y personal del Propietario de la aeronave coordinando a dónde y cómo se llevarían la aeronave a un resguardo seguro.

La FGR determinó que los restos de la aeronave fueran llevados a las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Tampico, en la fila 4, hangar 7, el cual este Hangar es rentado por el dueño de la aeronave.

1.2. Lesiones a personas.

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	0	0	0
Graves	0	0	0
Leves/Ninguna	1	2	0

1.3. Daños a la aeronave.

Después del aterrizaje de emergencia, la aeronave presenta daños principalmente en las palas de la hélice, las cuales por la forma post-accidente, se nota que no venía girando la hélice, otro daño notorio es en la punta de la semi-ala izquierda sin afectar la estructura primaria, durante el aterrizaje esta semi-ala baja mucho y golpea contra el terreno (ver imagen 1.3.a), la parte inferior frontal donde se ubica el motor (cowling) presenta raspones y dobleces por el primer impacto con el terreno, finalmente se observa desprendida el conjunto de llanta y frenos así como la cubierta aerodinámica (pantalonera) de la pierna derecha del tren de aterrizaje principal.

En la sección de Nariz y Motor, el carenado y el spinner, (la parte cónica azul que cubre el centro de la hélice y el eje del motor) presenta abolladuras o daños significativos en su parte inferior. Esta sección del spinner parece estar aplastada o deformada hacia adentro.

La aeronave no está sostenida por su tren de aterrizaje de nariz, sino por un soporte temporal (mesa o banco), lo que indica que fue desprendido al momento del primer impacto con el terreno y esta parte no fue encontrada en el sitio del accidente debido a la gran cantidad de pasto o hierba crecida.

El estabilizador horizontal y el estabilizador vertical no tuvieron daños significativos.

La hélice presenta daños en una de las palas, desde el segundo tercio de estas, lo que se evidencia un aterrizaje sin potencia en el motor.

El motor se encontró en su posición de diseño, y durante una inspección exterior del motor se encontró:

1. El cowling o carcasa del motor inferior, es la que más presenta daños por el impacto con el terreno, el cowling superior no presenta daños.
2. Los ductos del sistema de inducción y del sistema de escape se encontraron en su posición, en el ducto de escape se aprecia con daños en la parte inferior por el propio impacto de la aeronave con el terreno o por la maniobra durante el aterrizaje en el terreno irregular.
3. Las bujías 1, 3 y 5 inferiores muestran cierta acumulación de residuos oscuros alrededor de los electrodos y la rosca de aceite, por la inclinación en la que estuvo la aeronave durante el incidente.
4. Se observó que la selectora de combustible se encontraba en posición de tanque izquierdo.
5. El tanque de combustible ubicado en la semi-ala izquierda no contenía combustible, se agotó en vuelo.
6. Tras la remoción, del carburador se encontró combustible contaminado dentro de la línea del carburador. La contaminación puede haber contribuido a un rendimiento deficiente previo a la parada o fue arrastrada al sistema cuando el tanque se agotó.



Imagen 1.3.a

En el sitio del accidente se drenó combustible de la semi-ala derecha extrayéndose la cantidad de 05 galones.



Selector de combustible en posición de izquierdo

Tras la remoción del carburador se encontró combustible contaminado dentro de la línea del carburador. La contaminación puede haber contribuido a un rendimiento deficiente previo a la parada o fue arrastrada al sistema cuando el tanque se agotó. Una de las muestras de combustible drenadas mostró una coloración verde, lo que sugiere la presencia de agua o una mezcla de contaminantes. El sedimento o el agua acumulada en el fondo del tanque fue aspirado por el sistema al quedarse sin combustible, causando la contaminación final en el carburador.



1.4. Otros daños.

En el lugar del accidente no se registraron daños a terceros ni afectaciones significativas a bienes distintos a la aeronave, donde se observó, daño superficial al terreno producto del impacto.

1.5. Datos del personal aeronáutico (Piloto).

De nacionalidad VER 1, de 19 años, contaba con una licencia de Piloto Comercial Ala fija y capacidad para volar aeronaves de hasta 5,700 kg, instrumentos, IFR, multi-motor. La licencia es vigente hasta el 22 de septiembre del 2028, esta información en base a los datos de la Dirección de Certificación de Licencias de la Agencia Federal de Aviación Civil y lo presentado por el propio Piloto.

La constancia de Aptitud Psicofísica categoría grupo dos (2), certificaba al Piloto como "APTO", con vigencia de la constancia del 18 de agosto del 2025 al 18 de agosto del 2027, de acuerdo con la información de la Dirección de Medicina de Aviación de la Agencia Federal de Aviación Civil.

La información disponible fue lo asentado en el Sistema E-Licencias de la Dirección de Certificación de Licencias de la Agencia Federal de Aviación Civil y que corresponde a la certificación en la bitácora de vuelo del Piloto de fecha en un periodo que comprende del 25 de julio del 2025 al 14 de agosto del 2025, teniendo un total de 233:02 horas de vuelo en los equipos C-206, C-182R, certificada por la Comandancia del Aeropuerto del Norte (ADN).

Respecto a la capacitación recibida por el Piloto, la única evidencia que se presentó es: Adiestramiento Teórico de Seguridad operacional Aérea, en el Centro de instrucción llamado "Entrenamiento Aéreo Especializado" con fecha 17 de julio del 2025, Introductorio de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea para Pilotos en formación, en el Centro de instrucción llamado "Entrenamiento Aéreo Especializado" con fecha 16 de julio del 2025 y Curso de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), en el Centro de instrucción llamado "Entrenamiento Aéreo Especializado" con fecha 18 de julio del 2025.

De acuerdo con la información asentada en las bitácoras del Piloto se observa que cuenta con un total de 233:02 totales, y 33:51 horas en este tipo de aeronave, del tiempo total el Piloto efectuó horas en otro tipo de aeronave cuyo diseño de sistema de combustible es más simple y a menudo no requiere una gestión activa del selector durante el vuelo normal.

1.6. Información sobre la aeronave.

La aeronave marca Cessna, modelo 182Q, número de serie 182-67190, matrícula XB-BCW, año de fabricación de 1979, contaba con un certificado de aeronavegabilidad número 20232081 vigente al 18 de diciembre de 2025, destinada al servicio privado no comercial, con base de operaciones en el Aeropuerto de Tampico, Tamaulipas, la aeronave tiene una configuración de 04 plazas (01 Piloto + 03 de pasajeros). No tiene modificaciones al Certificado de Tipo.

Los datos de la última revalidación del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave XB-BCW, bajo la revisión y supervisión del Taller Aeronáutico Efraín Rodríguez Rodríguez, Aut. No. 063-ERR-158/99, esto con fecha 8 diciembre de 2023 en el Aeropuerto Internacional del Norte en Apodaca Nuevo León.

XB-BZK	Marca	Modelo	No. de Serie	Tiempo Total	T.U.R.M.
Planeador	Cessna	182Q	182-67190	5,231.48 h	NO TIENE
Motor	Continental	O-470-U	813364-R	DESC.	853.18 h
Hélice	McCaughey	C2A34C204C	795271	5,231.48 h	110.18 h

1.6.1. Servicios y registros de mantenimiento.

Los Servicios de mantenimiento de acuerdo con la bitácora de la aeronave XB-BCW, fueron efectuados en el Taller Efraín Rodríguez Rodríguez, en los periodos que se describen a continuación:

1.6.1.1. Taller Efraín Rodríguez Rodríguez.

Año 2023 los servicios de mantenimiento se realizaron en el Taller de Mantenimiento Aeronáutico denominado Efraín Rodríguez Rodríguez, que cuenta con el permiso No. 063, otorgado por la autoridad aeronáutica (AFAC), el 08 de noviembre de 1995. En el alcance de los servicios estaba la aplicación de Directivas y Boletines, control de componentes limitados por tiempo, al planeador, motor y hélice. Cabe señalar que el taller se encuentra habilitado para desarrollar actividades en la siguiente clasificación:

PLANEADORES CLASE 1 Y 2

MOTORES CLASE 1

HELICES CLASE 1 Y 2

Limitaciones:

La clasificación establecida en el Permiso de Taller Aeronáutico número 63 está limitada conforme a las siguientes especialidades y clases:

(Servicios a Terceros)



Reparación y mantenimiento de Planeadores Clase 1

Marca	Modelo	Nivel de mantenimiento
CESSNA	150, 152, 170, 172, 175, 182 , 205, 206, 207, 210, 303, 310, 320, 335, 336, 337, 340, 402, 411, 414.	50, 100 Y 200 h e Inspecciones Especiales.
PIPPER	PA-22, 23, 24, 25, 28, 30, 31, 32, 36, 38 Y 39	1000 h
BEECHCRAFT	C50-58P y 58 TC 60, 60A	100 h

Reparación y mantenimiento de Planeadores Clase 2

Marca	Modelo	Nivel de mantenimiento
CESSNA	421 C	50, 100 y 200 h e Inspecciones Especiales

Reparación y mantenimiento de Planeadores Clase 2

Marca	Modelo	Nivel de mantenimiento
LYCOMING	IGO-540, TIO-540, TIGO-541, O-540, TIO-540, TSIO-540	Reparación mayor
CONTINENTAL	IO.520, TSIO-520, TSIO-360, O-470 , IO-470	Reparación mayor

Mantenimiento de Hélices Clase 1 y 2

Marca	Modelo	Nivel de mantenimiento
HARTZELL	Las correspondientes a las instaladas en las aeronaves permisionadas.	200 h
MCCAULEY	Las correspondientes a las instaladas en las aeronaves permisionadas.	200 h

Los datos obtenidos de las bitácoras de mantenimiento de planeador, motor y hélice son los siguientes:

De acuerdo con el sticker del 22 de diciembre de 2024, certificó los siguientes servicios de mantenimiento:

- ✓ Se realizó servicio anual al planeador Cessna modelo 182Q, No. de Serie 182-67190
- ✓ Servicio de 100 hrs al motor Continental modelo O-470-U con No. De serie 813364-R.
- ✓ Se revisaron AD's 83-13-01, 2008-26-10, 2011-10-09, 2020-18-01
- ✓ Se revisaron SB's SEB08-5, SEB95-19
- ✓ COMPRESIONES

1.- 80/70	2.- 80/72
3.- 80/70	4.- 80/70
5.- 80/72	6.- 80/70

XB-BCW	Planeador	Motor	Hélice
T-Total	5296.7 h	Desc	5296.7 h
TURM	N/T	918.20 h	175.2 h

Posterior a la certificación de los trabajos de mantenimiento mencionados, la aeronave en el periodo del 06 de enero de 2025 al 17 de octubre del 2025 acumuló **5,332.9** horas.

1.7. Información meteorológica.

El informe METAR del día 17 de octubre del 2025 más cercano a la hora del incidente grave se describe a continuación:

METAR MMTM 172041Z 07004KT 7SM SKC 29/22 A2977 RMK SLP083 57023 956 HZY=

METAR DE TAMPICO DEL DIA 17 EMITIDO A LAS 2041 UTC, VIENTO DE 070° CON UNA INTENSIDAD DE 4 NUDOS, VISIBILIDAD DE 7 MILLAS TERRESTRES DESPEJADO TEMPERATURA AMBIENTE 29°C PUNTO DE ROCIO 22°C, BRUMA

De acuerdo con los registros, las condiciones meteorológicas, no fueron un factor para el incidente, ya que la visibilidad y el viento se encontraban dentro de los parámetros de operación segura para este tipo de aeronave.

1.8. Ayudas para la navegación.

La aeronave contaba con equipo estándar para vuelo VFR e IFR y los servicios de navegación fueron proporcionados por TWR TAM.

No se reportaron fallas en las ayudas terrestres ni en los equipos de navegación abordo.

1.9. Comunicaciones.

Las comunicaciones entre la aeronave y la torre de control de Tampico (MMTM), se mantuvieron operativas hasta el momento del aterrizaje de emergencia, ya que no alcanzaron a llegar al Aeropuerto. No hubo problemas en la comunicación.

1.10. Información del aeródromo.

El aeropuerto Internacional de Tampico se encuentra a 18.8 millas náuticas aprox. del sitio del accidente.

Su situación administrativa ante la AFAC es la siguiente:

DESIGNADOR	NOMBRE	ESTADO	DIRECCION	TIPO DE OPERACIÓN	TIPO DE SERVICIO	ELEV (M)	COORD.GEO	SITUACIÓN
MMTM	Aeropuerto Internacional de Tampico	Tamaulipas	Blvrd. A. López Mateos 1001, 89339 Tampico, Tamps.	DIURNO	Servicio nacional e internacional	25	22°17'47.0"N 97°51'57.0"W	OPERATIVO

Datos técnicos de las pistas del Aeropuerto de Tampico:

ORIENTACIÓN	LONGITUD	ANCHO	TIPO DE SUPERFICIE
14/32	2,550 metros	45 metros	Asfalto
09/27	1,200 metros	30 metros	Asfalto
01/19	1,220 metros	30 metros	Asfalto

1.11. Registradores de vuelo.

La aeronave matrícula XB-BCW 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 sitio del accidente se localizó a un costado de la carretera, a 18.8 MN aprox. antes de llegar al Aeropuerto de Tampico, en las coordenadas geográficas 22°36'53.6"N 97°54'17.0"W, a una elevación de 8 metros sobre el nivel medio del mar.



1.13. Información médica y patológica.

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

1.14. Incendio.

No se presentó incendio post impacto

1.15. Supervivencia.

El Piloto y los dos pasajeros lograron abandonar la aeronave por sus propios medios inmediatamente después de que éste se detuvo, lo que no fue necesaria la activación de una búsqueda extensa, ya que el Piloto notificó su posición de emergencia a la Torre de Control Tampico, antes del contacto con el terreno

1.16. Ensayos e Investigaciones.

Ninguna

1.17. Información sobre la organización y gestión.

Las actividades se desarrollaban bajo un modelo de operación de Servicio Privado no Comercial.

El propietario u operador asumía las funciones de gestión, mantenimiento y planificación de vuelos, así como la contratación directa de Pilotos con licencia vigente.

La aeronave recibe mantenimiento a través del prestador de servicios Taller Aeronáutico #63 otorgado por la Autoridad Aeronáutica.



1.18. Información adicional.

La aeronave permanece bajo custodia del propietario, dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Tampico, en la fila 4, hangar 7, conforme a las condiciones impuestas por la autoridad ministerial federal, continuando en calidad de aseguramiento hasta la conclusión del procedimiento administrativo correspondiente.

1.19. Técnicas de Investigación útiles o eficaces.

Las técnicas aplicadas resultaron eficaces para establecer la secuencia de eventos y las causas probables del accidente, con la integración de evidencias fotográficas, mecánicas, meteorológicas y testimoniales permitiendo sustentar el análisis y conclusiones del accidente.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES.

- 2.1. El Piloto al mando era titular de una Licencia de Piloto Comercial de Ala Fija expedida por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC). Contaba con un total de aproximadamente de 233:02 horas de vuelo en los equipos C-206, C-82R, PA34, PA28 y volando equipos tipo Cessna 182 tenía acumuladas 33:51 horas.
- 2.2. El historial de entrenamiento indica que el Piloto había completado satisfactoriamente su última revisión de competencia el 18 de julio de 2025, conforme a los requerimientos del programa de instrucción aprobado por la autoridad aeronáutica.
- 2.3. Durante las entrevistas y revisión documental no se obtuvieron indicios de fatiga, estrés operacional, consumo de alcohol o sustancias psicoactivas.
- 2.4. La aeronave cumplía con la documentación de aeronavegabilidad vigente, para efectuar el tipo de operación asignada.
- 2.5. La aeronave contaba cantidad de 05 galones aprox. de combustible en el tanque derecho, el tanque izquierdo no contenía combustible, agotándose en vuelo, la palanca selectora de combustible se encontró en posición izquierdo, lo que provocó la interrupción de flujo de combustible hacia el motor.
- 2.6. Las condiciones meteorológicas eran óptimas y no influyeron en el suceso.
- 2.7. Se realizaron pruebas operacionales al motor (giró la hélice libremente, el carburador no estaba obstruido por contaminación de combustible, las pruebas de chispa y funcionamiento de los magnetos fueron satisfactorias, las bujías presentaban el desgaste normal de acuerdo con las horas que había operado, el aceite estaba en los niveles normales y con el color y viscosidad normal a los tiempos.

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 total de potencia del motor en vuelo, por agotamiento de combustible del tanque izquierdo no cambiando la palanca selectora, hacia el tanque lado derecho."

Fase: Vuelo.



Factores Contribuyentes.

- Falta de monitoreo visual periódico a la cantidad de combustible disponible.
- Falta de apego a los procedimientos BEFORE ENGINE START (Fuel selector ON BOTH), selección manual hacia el tanque de combustible izquierdo colocándolo en la posición ambos "both".
- Falta de experiencia operando aeronaves Cessna 182 (33:00 horas aproximadamente).
- Omisión en la acción de seleccionar el tanque de combustible derecho que contenía combustible.

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	05 de octubre de 2026