



INFORME FINAL DE ACCIDENTE

EXP. No. ACC/DT/AF/B/002/2023 MMPV

Fallo o mal funcionamiento de un sistema o componente de la aeronave, relacionado con el motor. (SCF-PP)
Marca Cessna, modelo 182P, matrícula XB-KVR.
Propietario: VER 1
Servicio Privado no Comercial.
Inmediaciones de Talpa de Allende de Jalisco, Jalisco.
Hora y fecha de suceso: 16:20 h, 19 de enero del 2023.





ÍNDICE

ÍNDICE	2
Resumen.....	3
ADVERTENCIA	4
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.	5
1.1. Historia del vuelo.	5
1.2. Lesiones a personas.	6
1.3. Daños a la aeronave.	6
1.4. Otros daños.	7
1.5. Datos del personal aeronáutico	7
1.6. Información sobre la aeronave.	8
1.7. Información meteorológica.	8
1.8. Registradores de vuelo.	8
1.9. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.	8
1.10. Información médica y patológica.....	9
1.11. Incendio.	9
2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES.	10
3. CAUSA PROBABLE.	10
FACTORES CONTRIBUYENTES.....	11



INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **10/2026** de la Comisión
Investigadora de fecha **24 de febrero de 2026**.

Matrícula:

XB-KVR

Número de expediente:

ACC/DT/AF/B/002/2023 MMPV

RESUMEN.

El día 19 de enero de 2023, a las 16:15 horas (2215 UTC) se accidentó la aeronave marca Cessna, modelo 182 P, número de serie 18261075, matrícula XB-KVR, en la pista 34 del aeródromo no controlado de Talpa de Allende, Jalisco, resultando el piloto con lesiones fatales al igual que una de las pasajeras falleciendo ambos en el lugar del accidente y la tercera pasajera con lesiones graves, falleciendo horas más tarde en el hospital, la aeronave destruida por impacto y fuego. De acuerdo con las entrevistas iniciales existían condiciones meteorológicas adecuadas para la operación de vuelos visuales.

La investigación involucró al Estado de Matrícula (Agencia Federal de Aviación Civil, Comandancia del Aeropuerto de Puerto Vallarta) y de suceso (Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación), para la emisión de una opinión de la causa probable y factores contribuyentes del suceso; en esta ocasión no participó el Estado del Operador, debido a que el piloto y propietario de la aeronave resultó con lesiones fatales en el accidente. Cabe señalar que el piloto no delegó la administración y operación del Cessna 182 P en algún representante.

Las evidencias disponibles fueron las comunicaciones sostenidas con los servicios de tránsito aéreo, entrevistas y diversa información operacional y de mantenimiento.

Las recomendaciones emanadas de esta investigación son de carácter de seguridad operacional, no pretende ni asume que sea vinculante para fundar o imputar culpa o responsabilidad legal o administrativa.



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).

IACT / CCG / FOJ / JCC / CSCR / JAVM

INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1. Historia del vuelo.

El día 19 de enero de 2023, el piloto elaboro el plan de vuelo para despegar a las 10:00 hora, local (1600 UTC), del Aeropuerto de Puerto Vallarta con destino al Aeródromo no controlado no autorizado de Talpa de Allende (XTLJ), con combustible para una autonomía de 03:00 horas de vuelo, a un nivel de vuelo de 5,500 pies, velocidad de crucero de 130 nudos, con dos pasajeros, estimando 00:30 minutos, el cual se efectuó sin contratiempos.

La distancia del aeropuerto de Puerto Vallarta al aeródromo de Talpa de Allende es de 34.71 millas, las cuales son recorridas en un tiempo de 17 minutos, la aeronave contaba con 130 litros de combustible para realizar el vuelo, tomando en cuenta que esta aeronave realiza un consumo de 13 galones (59.1 litros) promedio por hora, calculando los 20 min del vuelo, realizado el consumo de 4.4 Galones (20 litros).

El día 19 de enero de 2023, a las 16:15 hora local (2215 UTC), la Comandancia del Aeropuerto de Puerto Vallarta, recibió una llamada telefónica de un habitante del poblado de Talpa de Allende, donde manifestaba que una aeronave había tenido un accidente durante el despegue en la pista del aeródromo no controlado ni autorizado del poblado referido. La aeronave involucrada era la matrícula XB-KVR, los restos de la aeronave se localizaron a doscientos metros de la cabecera 34 del aeródromo no controlado ni autorizado de Talpa de Allende, en el lugar de los hechos se encontraba acordonado por personal de protección civil del Estado, la Secretaría de la Defensa Nacional, Guardia Nacional, Seguridad Pública Municipal, Servicio Médico Forense y del Ministerio Público.

El primer respondiente indicó que arribaron al sitio a las 16:20 hora local (22:20 UTC), en las coordenadas latitud 20°21'50.2" N, longitud 104°49'29.5" W, los pasajeros y piloto abordó se encontraron lesionados y atrapados dentro de la aeronave, en la entrevista con testigos mencionó que observaron que la aeronave se desplomó y estrelló contra el piso a pocos metros después de despegar de la pista 34 del aeródromo no controlado ni autorizado de Talpa de Allende, también indicó que la aeronave tenía como destino la Ciudad de Puerto Vallarta.



Fig. 1. Coordenadas del sitio del accidente 20°21'50.2" N 104°49'29.5" W.

De acuerdo con el primer respondiente el piloto y dos pasajeros resultaron con lesiones fatales en el hospital. La aeronave recorrió 800 metros la longitud de la pista 34, impactando inicialmente contra una cerca de alambre, posteriormente recorre 36 metros hasta golpear contra un bebedero de metal, hasta finalmente pegar contra un muro de piedra localizado

a 23.87 metros de la cabecera de la pista 34, del aeródromo no controlado, volcando y quedando invertido en un camino de terracería.



Fig. 2 Posición final de la aeronave.

1.2. Lesiones a personas.

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

1.3. Daños a la aeronave.

Se localizaron las superficies de control y de sustentación en su posición de diseño, los tanques presentaron daños, derramándose combustible por todo el camino, sin embargo, no se inició fuego.

El tren de aterrizaje resultó destruido. La cabina de pilotos y pasajeros resultó destruida. El motor se aprecia que no estaba funcionando debido a los daños presentes en las 3 palas de la hélice. Dos palas de la hélice muestran evidencias de no estar girando, las semialas desprendieron de su posición de diseño, la sección del estabilizador horizontal y vertical, elevadores y timón no presentaron daños.



Fig. 3 Palanca de Flaps en 10°



Fig. 4 Posición del Compensador y Flaps en el lugar del accidente.

La nariz de la aeronave que soporta a la hélice junto con la del motor, por el impacto directo contra el muro terminó con daños mayores, lo que provocó que el motor se saliera de su posición y terminara montada arriba de una de las semialas, la hélice aún seguía unida al motor.

La sección del fuselaje se encontró deformada y destruida, los controles e instrumentos con daños mayores, aunque algunos instrumentos estaban en su posición de diseño, alguna lectura de algunos instrumentos se desapareció.

La pierna delantera del tren de aterrizaje destruida no se aprecia nada de su estructura, la pierna izquierda del tren y la pierna derecha del tren de aterrizaje destruidas ambas, el empenaje se apreció con daños menores y en posición invertida, el timón direccional con daños menores, el sistema de combustible dañado al igual que el sistema eléctrico.

1.4. Otros daños.

La cerca de alambre contra la que inicialmente impactó la aeronave, es el límite del aeródromo no controlado, posteriormente impacta un bebedero de metal y finalmente contra un muro de piedra de una propiedad privada.

1.5. Datos del personal aeronáutico

El piloto de nacionalidad VER 2 de VER 2 años contaba con la licencia de Piloto Transporte Público Ilimitado/Ala Fija, vigente al 12 de julio del 2024, con un certificado médico 1 sin observaciones, tenía las capacidades para operar aeronaves de hasta 5,700 kg, multimotor, instrumentos IFR, R.T.A.R., Tierra.

De los registros del expediente del piloto con que cuenta la Dirección de Certificación de Licencias de la Agencia Federal de Aviación Civil, acumuló un total de 411:05 horas voladas en los equipos PA-34, Cessna 182, Cessna 206, Cessna 402 y Cessna 414, en un periodo del 13 de julio del 2018 al 01 de julio del 2021 acumulando en total de 15,804:20 horas totales de experiencia, asentadas en bitácora.

Contaba con los cursos en factores humanos CFIT (10 de junio de 2020), ALAR (01 de julio del 2021) y HCFIT (diciembre de 2021).



En el expediente está registrado 01:10 hora de prácticas de emergencia, el día 10 de marzo del 2020; en un equipo Piper PA-34, matrícula XB-KGU, de la escuela de Aviación AEROCOL. El 12 de marzo del 2020, se le registró otro vuelo de prácticas de emergencia en el equipo Cessna 206 con la matrícula XB-JWN, de la escuela de Aviación AEROCOL.

1.6. Información sobre la aeronave.

La aeronave contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar número 202211154, categoría normal, vigente al 16 de agosto de 2024, tenía una configuración de un asiento para el piloto y tres para los pasajeros, con base de operación el Aeropuerto de Puerto Vallarta, destinada al servicio privado no comercial; con un peso total de despegue de 1,338.12 kg.

La información correspondiente a los servicios de mantenimiento, así como de los tiempos fueron tomados del historial de servicios y componentes, proporcionados por el Taller Autorizado por la AFAC No. 229 propiedad de José Cleofás Benavides Duarte, ubicada en el Aeródromo Cd. Aldama, Km. 33 Carr. Chihuahua-Ojinaga, C.P. 32900, Cd. Aldama, Chih. Aldama Chihuahua, con fecha de 18 de enero del 2023.

Componente	Marca	Modelo	Serie	Tiempo Total	TURM
Cuerpo básico	Cessna	182 P	18261075	6,835.9 h	No tiene
Motor	Continental	IO-550-F	284922-R	1,908.7 h	236.4 h
Hélice	Hartzell	PHC-G3YF-1RF	HP188A	1,906.7 h	236.4 h

Nota: El Service Information Letter SIL98-9C CATEGORIA 5, El T.B.O. de este motor es de 1900 hrs ó 12 años, por lo que ya tenía 236.4 8 horas para su siguiente servicio seria en el año 2032.

Servicios de mantenimiento	Próximo servicio
1. Inspección de 100 h/12 meses	30 de abril del 2023
2. Inspección de 200 h	16 de noviembre del 2023
3. Servicio de Overhaul a la hélice marca Hartzell	30 de junio del 2026
4. Servicio a motor Overhaul Continental	23 de junio del 2032
5. Aplicación de AD's & SB's	18 de enero 2023 actualizado.

Tabla 1.6.1.a. Relación de servicios que la aplicaban al Cessna 182 P por horas de vuelo y tiempo calendario

Se le realizó la recarga de 130 litros de combustible, en el Aeropuerto de Puerto Vallarta el 18 de enero del 2023, con nota de remisión No. folio 2301847906.

1.7. Información meteorológica.

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

1.8. Registradores de vuelo.

De acuerdo con la legislación aeronáutica, este tipo de aeronaves no se les requería la instalación de un registrador o grabadora de voz, así como ninguna otra memoria no volátil. Así tampoco les requería por el tipo de servicio que era de índole privado.

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

El aeródromo de Talpa de Allende no cuenta con instalaciones para registrar las condiciones meteorológicas, aunque los inspectores verificadores indicaron techo despejado con una visibilidad horizontal de 12 millas con una temperatura ambiente de 26°C, aproximadamente con viento en calma, condiciones del aeropuerto de Puerto Vallarta al momento.

El aeródromo no controlado denominado “Trinidad Ramos Valdez”, localizado en el Municipio de Talpa de Allende Jalisco, “el cual no cuenta con permiso de operación ni autorización provisional vigente”, cuenta con las siguientes características:

1. Coordenadas geográficas: 20°21'86" N 104°49'51" W.
2. Elevación: 1,158 MSNM.
3. Superficie: ASFALTO.
4. Orientación: 34-16.
5. Ancho: 20 metros.
6. Longitud: 1,200 metros.
7. Obstáculos: ninguno.

Derivado de lo anterior, el promovente no ha acreditado ante la Dirección de Aeropuertos su capacidades, técnica, administrativa, financiera y jurídica, **no se tiene registro de persona propuesta para desempeñar el cargo de comandante honorario** en el referido aeródromo.



FIG.5

“La Aeropista no cuenta con permiso de operación ni autorización provisional vigente”.

El piloto estaba sentado en el asiento del lado izquierdo, un pasajero estaba sentado en el asiento delantero del lado derecho y el segundo pasajero estaba sentado en el asiento trasero, todos tenían su cinturón de seguridad abrochados los cuales no fallaron; los asientos no se destruyeron, aunque se desplazaron de su posición de diseño.

Los restos de la aeronave fueron trasladados al poblado de Ameca, Jalisco, a un corralón por lo que no tuvo acceso al motor para determinar la causa que origino la muy probable falla.

1.10. Información médica y patológica.

La información con respecto a las necropsias del piloto, así como la de las pasajeras se debió a VER 3

1.11. Incendio.

La aeronave no presento fuego, a pesar de que ambas semialas se separaron del fuselaje y las mangueras que se unen con los tanques de combustible se desconectaron y en algunos casos los tubos de conexión se rompieron al impacto derramando todo el combustible sobre el camino.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES.

- 2.1. El piloto contaba con una licencia de Piloto TPI de Ala fija, vigente, con un certificado médico 1 sin observaciones, tenía las capacidades como piloto al mando de aeronaves de Ala fija de hasta 5,700 Kg, multi motor, e Instrumentos, R.T.A.R.,
- 2.2. De los registros del expediente del piloto con que cuenta la Dirección de Licencias de la Agencia Federal de Aviación Civil, en la revalidación de la licencia, realizada en la comandancia de Puerto Vallarta, Jalisco del día 15 de julio de 2021, acumuló un total de 411:05 horas, en los siguientes equipos PA-34, C-182, C-206, C-402, C-414.
- 2.3. En el lapso del 13 de julio del 2018 al 01 de julio del 2021 acumuló un total de 15,804:20 horas totales de experiencia, asentadas en bitácora. Tenía registrada unas horas de práctica de emergencia, en los siguientes equipos Cessna 182 y PA-34. Debido a que el piloto propietario del Cessna falleció no se pudo obtener información más reciente en sus cursos y horas de experiencia.
- 2.4. El plan de vuelo bajo las reglas de vuelo visual se asentó que volarían a una velocidad de 130 nudos a una altitud de 5,500 pies, en la ruta PVR-VFR-XTLJ, que sería un vuelo del aeropuerto de Puerto Vallarta a la Aeropista de Talpa de Allende con un tiempo estimado de vuelo de 0:30 min. La aeronave cargo 130 litros de combustible para realizar el vuelo, tomando en cuenta que esta aeronave realiza un consumo de 13 galones (59.1 litros) promedio por hora, calculando los 20 min del vuelo al destino, realizo un consumo de 4.4 Galones (20 litros). Aunado a lo anterior, al romperse los tanques de combustible se encontró combustible derramado.
- 2.5. La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad, categoría normal, destinada al servicio privado no comercial, no tiene modificaciones al certificado de tipo.
- 2.6. La inspección de los restos demuestra que la aeronave estaba configurada para despegar con forme al manual de vuelo.
- 2.7. El motor muestra daños por el impacto contra la barda de piedra, pero no por estar girando al momento del impacto, sin embargo, no se le realizó la inspección del desarmado del mismo debido a que no fueron liberados por la Autoridad Judicial.
- 2.8. El piloto era quien gestionaba las operaciones y los servicios de mantenimiento de la aeronave XB-KVR, con el Taller Autorizado número 229, Aeródromo Aldama de Chihuahua, para realizar sus servicios de mantenimiento. Las bitácoras de la aeronave no pudieron ser revisadas, debido a que el capitán era el que llevaba el control de la aeronave y desafortunadamente no hay contacto con la propietaria.
- 2.9. Las condiciones meteorológicas de acuerdo con las entrevistas no fueron un factor para la ocurrencia del suceso.

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 control al momento del despegue, debido a una falla de motor no determinada."

Fase: Despegue



FACTORES CONTRIBUYENTES.

- La aeronave entro en desplome aun estando en configuración de despegue.
- El capitán de la aeronave no reporto a la Torre de Control de Puerto Vallarta, ninguna situación de emergencia durante su vuelo de traslado al pueblo de Talpa de Allende.
- El capitán solo volaba de manera ocasional en el equipo accidentado.
- El 12 de marzo del 2020, se le registro un vuelo de prácticas de emergencia en el equipo Cessna 206, cuando lo estipulado es tomarlo de manera anual dichos procedimientos.

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 del propietario de la aeronave. VER 2: Edad y nacionalidad del piloto. VER 3: Resultados de necropsias.
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