



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
COMISION INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA
DE ACCIDENTES DE AVIACION

ACCIDENTE DE AVIACION

EXP. N°. 081/92

REG. N°. 01267

FECHA DE PUBLICACION: 24 DE AGOSTO DE 1992

INFORMACION BASICA

AERONAVE: MARCA VICKERS VISCOUNT, MODELO 700
MATRICULA XA-SCM

PROPIETARIO: RESTAURACIONES AERONAUTICAS, S. A. DE C. V.

PILOTO: VER 1

COPILOTO: VER 1

PASAJEROS: DOS

LUGAR: CERRO XOCOTLIHUIPA, MUNICIPIO DE SAN JERONIMO,
AMANALCO, ESTADO DE MEXICO.

HORA Y FECHA: 27 DE JULIO DE 1992



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 2 DE 24

R E S U M E N

La aeronave marca **VICKERS VISCOUNT 700**, matrícula **XA-SCM**, propiedad de Restauraciones Aeronáuticas, S. A. de C. - V., se accidentó el día 27 de julio de 1992 a las 16:12 hora local en la pendiente suroeste del Cerro Xocotlihuipa, Municipio de San Jerónimo Amanalco, Estado de México, aproximadamente en las coordenadas 19°30'32" latitud norte, 98°43'22" longitud oeste, cuando cubría un vuelo del aeropuerto de la ciudad de Puebla a la de México, D. F. El accidente ocurrió durante un cambio de nivel de vuelo, chocando violentamente contra terreno descendente.

La tripulación integrada por piloto y copiloto, así como dos pasajeros, resultaron con lesiones fatales y la aeronave materialmente demolida, por los impactos contra los árboles, el terreno pedregoso y la gran velocidad con la que entró a tierra.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de Aviación, después del estudio, discusión y análisis de este caso, pronunció como causa probable el siguiente dictamen: Choque contra el terreno por no mantener la altitud indicada por el centro de control-México de 12000 pies, durante una aproximación por instrumentos (IFR), al aeropuerto internacional de la ciudad de México.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y
TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 3 DE 24

1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1.- Reseña del vuelo

1.1.1.- El día 27 de julio de 1992 el C. **VER 1** **VER 1** piloto con licencia de transportes públicos número **VER 1** se presentó en la Oficina de Despacho del aeropuerto federal de Puebla, para abrir un plan de vuelo PUEBLA-MEXICO, para realizarlo en condición de instrumentos (IFR).- En el mencionado plán, el piloto **VER 1** **VER 1** anotó que volaría por la aerovía Víctor 22 hasta Otumba y de este punto hasta el aeropuerto de la ciudad de México, por la aerovía Víctor-18, que estimaba un tiempo de vuelo de 00:35 horas, que tenía combustible a bordo para 02:00 horas de operación, aeropuerto alternativo Toluca, hora propuesta de salida las 16:00 horas, que llevaba como copiloto al **VER 1** **VER 1**, piloto con licencia de transportes públicos número **VER 1**. La salida de la aeronave fue adelantada, despegando a las 15:53 hora local, no obstante que en el plan de vuelo el piloto **VER 1**, no lo anotó, a bordo de la aeronave XA-SCM, viajaban dos pasajeros.

1.1.2.- De acuerdo con la transcripción magnetofónica -



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 4 DE 24

tomada de la grabación original de la cinta 30R-4, facilidad terminal-México en la frecuencia de 119.7 Mhz, a las 15:50 hora local, control-terminal-México establece contacto con la torre de Puebla a un llamado de ésta, contestando Puebla que solicitan autorización para un vuelo de la aeronave **XA-SCM** a México con 16 mil pies. México contesta que está autorizado al VOR de - México, por las aerovías Víctor-22, Víctor-18 a 16 mil pies, que efectúe ascenso VOR y que active código transponder en 0707, Puebla contesta de enterado.

A las 15:56, la torre de Puebla comunica a terminal México, que la aeronave Sierra Coca Metro, despega hacia la ciudad de México, terminal-México se dá por enterado.

A las 16:01 hora local, la aeronave **XA-SCM** entra en contacto con terminal-México y le informa, buenas tardes el Extra Alfa Sierra Coca Metro, a lo que terminal contesta, Sierra Coca Metro buenas tardes, contacto radar sobre Puebla, reporte 16000 pies, prosiga a Otumba y México.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 5 DE 24

Nuevamente la tripulación entra en contacto, -
diciendo, buenas tardes Extra Alfa Sierra Coca-
Metro, a lo que el centro de control terminal -
contesta, Sierra Coca Metro, contacto radar so-
bre el VOR Puebla.....reporte 16000 prosiga a -
Otumba y.....espere llegada Otumba-1, ILS a 23-
izquierda. La tripulación de la aeronave se dió
por enterada.

A las 16:06, control terminal México llama al -
XA-SCM y le preguntan, Sierra Coca Mike ¿cuál -
es su velocidad indicada? contestando la tripu-
lación, a la presente 160 señor, dándose por re-
cibido terminal-México.

A las 16:06 hora local, terminal México llama a
la aeronave Sierra Coca Mike, para informarle,-
Sierra Coca Mike, tráfico 12 de su posición, -
dos millas rumbo noroeste, 17 mil, un 727, a lo
que la tripulación del **XC-SCM**, contesta, entera-
do, pendiente con tráfico.

A las 16:07, control de aproximación le comuni-
ca a la aeronave **XA-SCM**; Sierra Coca Mike, con-
tacto 21 2, aproximación radar, contestando la-
tripulación; enterado, 21 2, gracias.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 6 DE 24

A las 16:08, la tripulación del **XA-SCM**, se comunica con control-radar-México; radar México, - buenas tardes, Extra Alfa Sierra Coca Metro, - control radar le contesta, Sierra Coca Metro, - en contacto radar, mantenga el rumbo 310 a interceptar el localizador, 16 mil pies, la aeronave contesta, enterado así lo haremos señor.

a las 16:09, control radar le comunica a la tripulación del **XA-SCM**; correcto Sierra Coca Metro, descienda a 12 mil pies, a lo que la tripulación contesta, enterado a 12 mil Sierra Coca-Metro.

Inmediatamente después de esta última intercomunicación, control-radar-México, le pregunta a la tripulación del **XA-SCM**, Sierra Coca Metro - ¿su presente rumbo?, la tripulación contesta pero únicamente se entiende la palabra "negativo", debido a excesivo ruido en la transmisión.

Control-radar-México, le pregunta nuevamente, - Sierra Coca Metro ¿repita?, se escucha una contestación ilegible, de la que únicamente se entiende la palabra avión.....



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 7 DE 24

Nuevamente control-Mex, insiste y pregunta, Sierra Coca Metro ¿su presente rumbo? contestando de inmediato la tripulación de la aeronave,.... no tenemos control del avión señor, control-radar contesta, Sierra Coca Metro enterado.....el piloto de la aeronave Sierra Coca Metro informalo estoy tratando de controlar, a lo que control-radar-México contesta, enterado Sierra-Coca Metro, prosiga a discreción; la contestación de la aeronave es ilegible.

A las 16:10'35", control-radar-México, se comunica con la aeronave y le informa; Sierra Coca-Metro, el aeropuerto lo tiene a la derecha de su posición al rumbo 270, la tripulación contesta; enterado gracias, ahora controlamos señor.

A las 16:10'35", control se comunica con la aeronave Sierra Coca Metro y le dice, correcto-¿Sierra Coca Metro, ahora controló la situación? a lo que contesta la tripulación, negativo señor, entonces control-radar-México le contesta, enterado, mantenga el rumbo 260, al 260, hacia el aeropuerto; la tripulación contesta ¿qué rumbo señor?, control-radar contesta, 260, rumbo - 260 al aeropuerto, la tripulación contesta confirmando, 260 señor.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 8 DE 24

A las 16:11'05" control radar-México, llama a la aeronave **XA-SCM** y le pregunta, correcto Sierra Coca Metro ¿cuál es su presente rumbo? no hay contestación a esta llamada, por lo que nuevamente, control-radar-México llama, Sierra Coca Metro, sin obtener respuesta.

A las 16:12, control-radial-México, llama a la aeronave **XA-SCM**, y le dice Sierra Coca Metro aver si me escucha, no hay contestación a esta llamada.

A las 16:13, control-radar-México, llama nuevamente, Sierra Coca Metro, no hay contestación.

A las 16:14, control-radar-México, llama nuevamente, Sierra Coca Metro, aproximación 21 2, ¿escucha? no hay contestación.

A las 16:18, control-radar, vuelve a llamar, Sierra Coca Metro, aproximación radar 121 2, ¿escucha? no hay contestación.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 9 DE 24

Segundos adelante, nuevamente control-radar, - llama, Sierra Coca Metro, aproximación radar - 21 2, la hora 16:17, ¿me escucha? no hay contestación.

Control-radar-México, le pide al vuelo Mexicana 660 ¿si pudiese efectuar una llamada al aire, - al Sierra Coca Metro, a ver si hay posibilidad- que lo pudiera escuchar el tráfico?

A las 16:18, la tripulación del vuelo 660, llama a la aeronave **XA-SCM**, Sierra Coca Metro del Mexicana-660. En seguida hace otro llamado, - Sierra Coca Metro del Mexicana-660, no teniendo contestación.

- 1.1.3.- Por la grabación de las intercomunicaciones, se puede definir con cierta exactitud, que la aeronave se accidentó entre las 16:10 y 16:11 hora-local. La inspección efectuada al lugar del accidente, permitió establecer que la aeronave entró a tierra con gran velocidad, en dirección a los 240° magnéticos, siguiendo la pendiente del terreno que tiene una inclinación aproximada de 30 grados con una elevación de 10130 pies. El reporte de la tripulación a control-radar, en el que se le dice "que no puede controlar la aeronave", permite suponer que entró en una zo-



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 10 DE 24

na de turbulencia severa, debido a la presencia de CB's y malas condiciones meteorológicas reportadas por el vuelo 660 de Mexicana que volaba en la misma área a 17 mil pies, pero es evidente que no se mantuvo el nivel de vuelo de seguridad de 12 mil pies, asignado por el control de aproximación-México ya que el impacto - ocurrió a una elevación de 10130 pies.

1.2.- Lesiones a personas

1.2.1.- Lesiones	tripulación	Pasajeros
Fatales	2	2
Graves	0	0
Leves	0	0
Ilesos	0	0

1.3.- Daños a la aeronave

- 1.3.1.- Como consecuencia de los impactos de la aeronave contra los árboles y el terreno, la aeronave resultó completamente desintegrada.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 11 DE 24

1.4.- Otros daños

1.4.1.- No se ocasionaron daños materiales a terceros.

1.5.- Datos de la tripulación

1.5.1.- **PILOTO.-** **VER 1**, quien era poseedor de la licencia de piloto de transportes públicos, número **VER 1** vigente hasta el 28 de enero de 1993. Tenía un total de 1839:10 horas de vuelo y 63:44 horas en el tipo de aeronave accidentada. Su licencia tenía las capacidades para operar bimotores hasta de 5700 kg., copiloto Gruman, Sabreliner, capitán Vickers 700, vuelo por instrumentos y radio telefonista aeronáutico restringido.

1.5.2.- **COPILOTO.-** **VER 1**, quien era poseedor de la licencia de transportes públicos número **VER 1** vigente hasta el día 8 de enero de 1993. Tenía un total de 2639:25 horas de vuelo, registradas hasta el día 3 de diciembre de 1991 y con 00:00 horas de vuelo en



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 12 DE 24

el equipo accidentado. Su licencia tenía las capacidades para operar bimotores hasta de - 5700 kg., capitán de Sabreliner 40 y 60. copiloto Turbocommander 690 y 840, King Air 300, BAE-400, vuelo por instrumentos y radiotelefonista-aeronáutico restringido. No tenía la capacidad para operar el equipo Vickers Viscount 700.

1.6.- Datos de la aeronave

1.6.1.- Aeronave marca **VICKERS VISCOUNT**, modelo 700, - número de serie 392, matrícula **XA-SCM**, con un tiempo total de 17213:50 horas de operación y - 05:00 horas de última reparación mayor.

1.6.2.- Motores.- Marca **ROLL ROYCE**, modelo **DART 510**. - El número 1 izquierdo, número de serie 5384, - con un tiempo total de 2190:45 horas de operación y 05:00 horas de última reparación mayor.- El número 2 izquierdo, número de serie 6340, - con un tiempo total de 4899:36 horas de operación y 2715:37 horas de última reparación mayor. El número 3 derecho, número de serie 5368, con un tiempo total de 15218:21 horas de operación y 2030:05 horas de última reparación mayor. El número 4 derecho, con un tiempo total de 22687:17 horas de operación y 05:00 horas de última reparación mayor.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 13 DE 24

1.6.3.- Hélices.- Marca **DOWTY ROTOL**, la número 1 izquierda, número de serie 130-57-112, con un tiempo total de 13000:00 horas de operación y 05:00 horas de última reparación. La número 2 izquierda, número de serie 130-59-175, con un tiempo total de 12327:00 horas de operación y 05:00 horas de última reparación mayor. La número 3 derecha, número de serie 130-57-134, con un tiempo total de 14718:00 horas de operación y 05:00 horas de última reparación mayor. La número 4 derecha, número de serie 99619, con un tiempo total de 15622:00 horas de operación y 05:00 horas de última reparación mayor.

1.6.4.- El mantenimiento de la aeronave estaba a cargo de un mecánico debidamente autorizado y con licencia en vigor.

1.7.- Condiciones meteorológicas

1.7.1.- En el lugar del accidente y cerca del mismo, no se efectúan observaciones meteorológicas, sin embargo, por información proporcionada por aeronaves que cruzaron cerca y por los lugareños, las condiciones del tiempo eran malas. Se toma como patrón la observación hecha a las 16:00 ho



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 14 DE 24

ras por los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM).

TECHO 2500 PIES/VISIBILIDAD HORIZONTAL 10 MILLAS NAUTICAS/TEMPERATURA AMBIENTE 19 GRADOS - CENTIGRADOS/VIENTO DE LOS 180 GRADOS MAGNETICOS/INTENSIDAD DEL VIENTO 10 NUDOS/LLUVIA INTENSA/- CUMULOSNIMBOS AL NOROESTE DE LA ESTACION-MEXICO/GRUPO DE NUBES, CUMULOSNIMBOS CALVOS, CIRROS CUMULOGENITOS CON MOVIMIENTO INDEFINIDO.

1.8.- Ayudas a la navegación

- 1.8.1.- La tripulación de la aeronave XA-SCM, disponía para realizar su vuelo por instrumentos (IFR) - PUEBLA-MEXICO, de las siguientes radiofacilidades:

En Puebla (Huejotzingo), torre de control 118.2, Terminal-México 119.7 y VOR/DME 115.2. Otumba para llegada uno, VOR/DME/OTU 115.0 y México torre de control 118.1, 118.7 y 121.5, control de aproximación 121.2 o 120.5, control terminal - 119.7 o 120.5, VOR/DME/MEX 117.0, ILS/DME pista 23 izquierda 109.7.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 15 DE 24

Todas estas radiofacilidades, estaban trabajando normalmente, así como las ayudas visuales (luces) del aeropuerto internacional de la ciudad de México.

1.9.- Comunicaciones

- 1.9.1.- La tripulación de la aeronave XA-SCM, estuvo en comunicación con la torre de control del aeropuerto de Puebla (Huejotzingo), antes y después de su salida, para solicitar y recibir las instrucciones correspondientes a la operación. Posteriormente mantuvo intercomunicación con control-terminal y control-radar México. La transcripción completa de estas intercomunicaciones, forma parte del expediente integrado con motivo de este accidente.

1.10.- Aeropuerto y sus instalaciones

- 1.10.1.- No aplicable a este caso, dado que el accidente ocurrió en una zona montañosa.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 16 DE 24

1.11.- Registradores de voz y de vuelo

1.11.1.- Esta aeronave no cuenta con las instalaciones respectivas, para la operación de estos equipos.

1.12.- Información sobre los restos de la aeronave

1.12.1.- El lugar del accidente se localiza en las faldas del Cerro Xocotlihuipa, cercano al poblado de San Jerónimo Amanalco, Municipio de Texcoco, Estado de México, tiene una elevación de 10,130 pies (3,087.624 metros) sobre el nivel medio del mar y está geográficamente en las coordenadas 19°30'32" latitud norte y 98°43'22" longitud oeste (aproximadamente). La trayectoria de los impactos sobre el terreno, está orientada hacia los 240° magnéticos. El aeropuerto de México, con relación al lugar del accidente, se localiza hacia los 255 grados magnéticos.

1.12.2.- En el área del primer impacto, se observaron-



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 17 DE 24

los siguientes restos: La cabina de la tripulación, el ala izquierda, tablero de instrumentos totalmente destruido, tren principal - de aterrizaje, las piernas principales enterradas aproximadamente un metro. Antes del primer impacto contra el terreno se encontraron varios árboles rotos, unos desde la parte más alta (superior) y otros tronchados en forma declinante, tal como la aeronave iba descendiendo. Los restos más ligeros, es decir, de menor peso, fueron proyectados hacia adelante. El área ocupada por los restos es de aproximadamente 250 metros de largo por 50 de ancho.

1.13.- Información médica y patológica

1.13.1.- No fué proporcionada por los médicos legistas oficiales que intervinieron en el caso.

1.14.- Incendio

1.14.1.- Se originó un incendio de proporciones muy reducidas en una parte de los restos, debido al derrame de combustible al resultar destruidos los tanques.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 18 DE 24

1.15.- Aspectos de supervivencia

1.15.1.- Los cuatro ocupantes de la aeronave, piloto, copiloto y dos pasajeros, resultaron con lesiones fatales.

1.16.- Pruebas e investigaciones

1.16.1.- No se consideraron necesarias, dadas las circunstancias en que ocurrió el accidente.

1.17.- Información adicional

1.17.1.- Ninguna



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 19 DE 24

2.- A N A L I S I S

2.1.- Consideraciones

- 2.1.1.- El piloto al mando de la aeronave **XA-SCM**, era poseedor de una licencia de transportes públicos número 3519, en vigor.
- 2.1.2.- El copiloto de la aeronave **XA-SCM**, era poseedor de una licencia de transportes públicos, número 2634, en vigor.
- 2.1.3.- La aeronave **XA-SCM**, tenía un certificado de aeronavegabilidad, con vigencia al 30 de noviembre de 1992.
- 2.1.4.- El C. **VER 1** piloto al mando de la aeronave, abrió un plan de vuelo por instrumentos (VFR), PUEBLA-MEXICO.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 20 DE 24

- 2.1.5.- Las condiciones meteorológicas en la ruta, no -
eran muy favorables.
- 2.1.6.- El vuelo de la aeronave **XA-SCM**, entró en comuni-
cación con control-terminal-México, desde su -
despegue del aeropuerto de Puebla (Huejotzingo).
- 2.1.7.- Aparentemente, la aeronave **XA-SCM**, penetró en -
un área de turbulencia severa, después de que -
control-radar, la autorizó a descender a 12 mil
pies.
- 2.1.8.- Por dos ocasiones, a las 16:09 y 16:11'05", con
trol-radar le pregunta a la aeronave **XA-SCM**, -
¿cuál es su presente rumbo? la tripulación de -
la aeronave nunca dá su rumbo.
- 2.1.9.- La aeronave continuó descendiendo aún después -
de alcanzar el nivel de 12 mil pies, autoriza-
do.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 21 DE 24

3.- CONCLUSIONES

3.1.- Resultados

- 3.1.1.- La licencia de transportes públicos número **VER 1** autorizaba al C. **VER 1**, para tripular como piloto al mando, una aeronave de este tipo y peso.
- 3.1.2.- La licencia de transportes públicos número **VER 1** no autorizaba al C. **VER 1** **VER 1**, para actuar como copiloto en una aeronave de este tipo y peso, por no contar con la certificación de capacidad correspondiente.
- 3.1.3.- El certificado de aeronavegabilidad número-AIM375, amparaba las condiciones operacionales del planeador, sus sistemas, los motores y sus componentes.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 22 DE 24

- 3.1.4.- El plan de vuelo por instrumentos (IFR), PUE-BLA-MEXICO, debía realizarse por las aerovías - Víctor-22 y 18, procedimiento establecido en el Manual de Procedimiento de Información Aeronáutica (PIA).
- 3.1.5.- La tripulación de la aeronave **XA-SCM**, obtuvo - previamente, la información meteorológica de - la ruta a seguir.
- 3.1.6.- La operación de la aeronave **XA-SCM**, estuvo todo el tiempo bajo control de los servicios de tránsito aéreo de control-terminal del aeropuerto - internacional de la ciudad de México.
- 3.1.7.- La tripulación de la aeronave **XA-SCM**, informó - a Control-radar-México, por dos ocasiones, que no podían controlar la aeronave, pero en ninguna de las dos comunicaciones, explicaron a qué - se debía la falta de control.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 23 DE 24

- 3.1.8.- Tampoco la tripulación contestó informando -
cuál era el rumbo que mantenían, cuando el -
centro de control-México requirió información
por dos veces.
- 3.1.9.- Lo que es evidente, es que la tripulación de-
la aeronave **XA-SCM**, continuó descendiendo des-
pués de alcanzar el nivel de 12 mil pies que-
le fué autorizado y como es lógico suponer, -
que este descenso lo hizo dentro de gruesos -
nublados, esto originó el choque contra los -
árboles y el terreno a una elevación de 10130
pies (3087.624 metros), cuando debería estar-
volando a un nivel de 12000 pies (3657.6 me-
tros).
- 3.1.10.- Causa probable: "CHOQUE CONTRA EL TERRENO -
POR NO MANTENER LA ALTITUD INDICADA POR EL -
CENTRO DE CONTROL-MEXICO, DE 12000 PIES, DU-
RANTE UNA APROXIMACION POR INSTRUMENTOS (IFR),
AL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE -
MEXICO".



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y
TRANSPORTES

XA-SCM

HOJA 24 DE 24

El dictamen anterior fué aprobado en las sesiones celebradas los días 14 y 17 de agosto de 1992, en la minuta correspondiente, firmada por las personas cuyos nombres aparecen al calce.

DE LA COMISION INVESTIGADORA
Y DICTAMINADORA DE ACCIDENTES
DE AVIACION

C. ANDRES PEREZ ZENTELLA
Secretario (firmado)

ING. LAZARO GUADARRAMA GARCIA
Vocal (firmado)

ING. MIGUEL HUERTA ARENAS
Vocal (firmado)

ING. JORGE CORNEJO CORIA
Vocal (firmado)

ING. MARTIN PEREZ MENDOZA
Observador (firmado)

ING. RAMON ROMERO MENDOZA
Observador (firmado)

APL: afr

VER 1

1.- SE ELIMINA NOMBRE, EDAD Y NÚMERO DE LICENCIA DEL PILOTO Y COPILOTO DE LA AERONAVE

FUNDAMENTO JURÍDICO: ART. 68, 116 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA; 113, FRACCIÓN I DE LA LEY FEDERAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA.

MOTIVACIÓN: DATOS DE PERSONA FÍSICA QUE REQUIERAN DE SU CONSENTIMIENTO PARA SU DIFUSIÓN