INFORME FINAL

EXP. No. INCDTAFA059/2022MMMY

GCOL, Colisión en tierra
Aeropuerto Internacional de Monterrey, Nuevo León
Aeronave marca Boeing modelo B787, serie 35308
matrícula N965AM, vuelo AMX090 (MEX-MTY-ICN)
Aeronave marca Gulfstream, modelo G-550, serie 36502
matrícula XA.AGM
El día 22 de abril del 2022, a las 0403 UTC

COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SESION 12/2022

CELEBRADA EL DÍA:
26 DE OCTUBRE DE 2022

Matrícula:	N965AM/XA-AGM
Numero expediente:	INCDTAFA059/2022MMMY

RESÚMEN.

El día 22 de abril de 2022, aproximadamente a las 04:03 UTC, personal de mantenimiento de Aeroméxico; en la inspección de postvuelo realizada a la aeronave marca Boeing, modelo: 787-8 número de serie 35308 matrícula N965AM, vuelo AMX090 en la ruta MEX-MTY-SEOUL; se percata que la semiala izquierda presentaba daños, posteriormente realizan un recorrido por la calle de rodaje que había utilizado previamente el N965AM, apreciando que en la posición remota número TB-245, había una aeronave marca: Gulfstream, modelo: G-550, matricula: XA-AGM, estacionada, la cual presentaba daños en el empenaje horizontal y vertical. Cabe señalar que los hechos se suscitaron en condiciones nocturnas, aunque la zona de movimiento presenta buena iluminación (de acuerdo con el Anexo 14 de OACI y la Parte 4 "Manual de Diseño de Aeródromos").

La tripulación y pasajeros de vuelo AM090 resultaron sin lesiones y las aeronaves con daños menores. No se ocasionaron daños a terceros.

El alcance de la investigación involucro al Estado de los Operadores (Aeroméxico; Redwings), de Matrícula (Agencia Federal de Aviación Civil) y del Suceso (Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación), además formaron parte de la investigación el explotador del aeródromo (Aeropuerto internacional de Monterrey) y al prestador de los servicios de tránsito aéreo (SENEAM), formándose una Comisión para la emisión de una opinión de la causa y factores contribuyentes del suceso.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación enfatiza que, en ningún caso, la Causa Probable de este incidente, los factores contribuyentes, las recomendaciones emitidas en el presente Informe Final de Causa Probable o el contenido de sus anexos indican una responsabilidad o culpabilidad respecto de la ocurrencia del suceso.

La responsabilidad por la aplicación de las recomendaciones de seguridad operacional y/o técnicas emanadas de este informe de suceso, corresponde a quien recibe la notificación de la recomendación. La Agencia Federal de Aviación Civil en base a sus facultades realiza la vigilancia de la aplicación de las recomendaciones.

ADVERTENCIA

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación de la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, señalan que el presente informe final de dictamen esta 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 Secretaria 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 Subsecretaria 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, la cual emana de la Dirección de Análisis de Accidentes e incidentes de Aviación, dependiente de la Secretaria 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 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).

La responsabilidad de la debida aplicación de las recomendaciones en materia de seguridad operacional y/o técnicas, emanadas del presente informe final, le corresponde a quien reciba la notificación de las recomendaciones, se enfatiza que, en ningún caso, la Causa Probable de este accidente, los factores contribuyentes y/o las recomendaciones emitidas en el presente Informe Final de Causa Probable o el contenido de sus anexos indican una responsabilidad o culpabilidad respecto de la ocurrencia del suceso.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1. Reseña de los vuelos.

El día 22 de abril de 2022 a las 23:57 hora local (23 de abril, 03:57:09 UTC), Torre de Control Monterrey, instruye a la tripulación de la aeronave matricula N965AM ***"AMX090 pesado, viento 110 grados, 16 nudos, pista 11, autorizado para aterrizar"***, colacionando correctamente la instrucción, a las 03:58:19 UTC, TWR MTY instruye ***"AMX090 pesado, abandone la pista vía E, continue B, cruce pista 16/34, continue G a puerta"***, colacionando la tripulación del N965AM las instrucciones correctamente.

A las 03:59:35 UTC, se comunica con TWR MTY la aeronave XA-VCE indicando ***"Buenas noches, solicitando autorización para ser remolcado dentro de la posición 250 voy hacia zona de hangar únicamente"***, indicándole TWR MTY, ***"Recibido, inicie el remolque vía H a zona de hangares"***, colacionando la información correctamente.

Durante el rodaje del AMX090 por ***"TWY B"*** la tripulación pregunto a TWR MTY ***"AMX090 ¿Cuál era posterior a B, G a plataforma?"***, contestando TWR MTY ***"Es correcto B G"***, colacionando correctamente el AMX090. A las 04:01:54 UTC, TWR MTY instruye al tránsito remolcado ***"XA-VCE, no demore el remolque, hay un tránsito pesado próximo a entrar vía G"***, contestando el XA-VCE ***"Enterado, no demoramos maniobra, gracias"***, inmediatamente TWR MTY establece contacto con el AMX090 ***"Correcto, AMX090 con un remolque de Magnicharters en rodaje H, hacia zona de hangares"*** colacionando ***"H hacia zona de hangares ahora AMX090"***.

A las 04:02:46 UTC, TWY MTY le pregunta ***"AMX090, ¿Qué posición le van a asignar?"***, contestando ***"215 señor, AMX090"***, a las 04:03:02 UTC, TWR MTY le informa al AMX090 ***"El transito que le informe de Magnicharters ya está frente a usted en movimiento"*** respondiendo ***"recibido a la vista AMX090"***, siendo esta la última comunicación establecida entre el AMX090 y Torre Monterrey.

El desplazamiento de la aeronave N965AM por las calles de rodaje se realizó en condiciones de visibilidad nocturna, aunque cabe resaltar que la zona estaba debidamente iluminada, por las evidencias de videos de la cámara de CCTV.

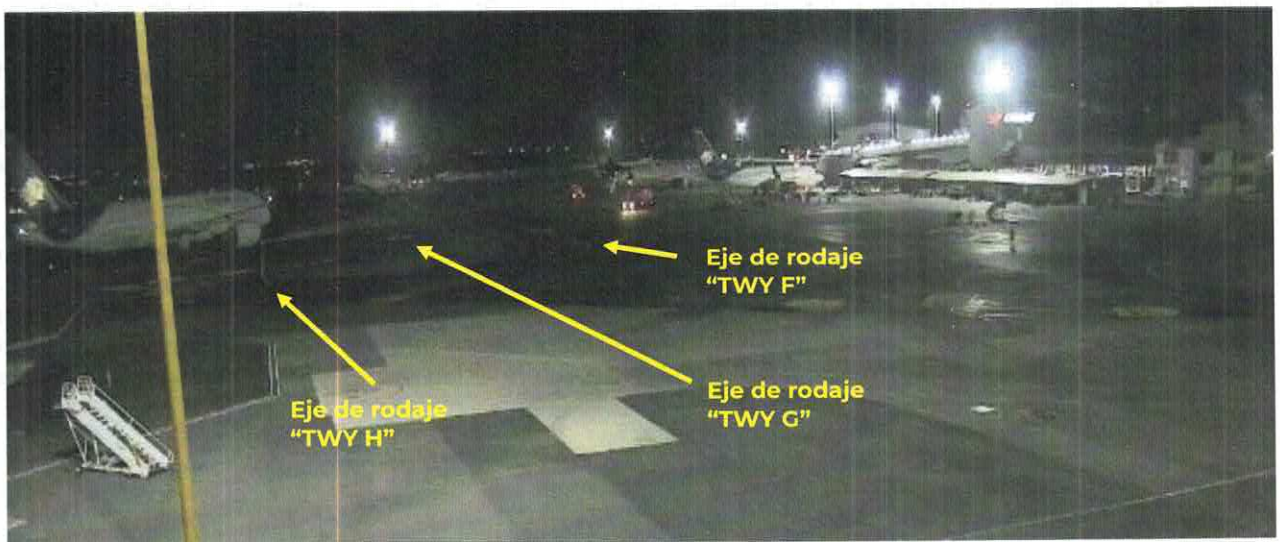


Imagen 1. En el video se observa que la aeronave N965AM viene rodando desde B en dirección al rodaje H

Un día anterior, Operaciones del aeropuerto de Monterrey asigno la posición remota, a la aeronave marca Gulfstream, modelo G-550, matrícula XA-AGM, la cual estaba debidamente estacionada en la línea de atraque al punto de estacionamiento de la posición remota número TB-245, cabe señalar que esta posición está diseñada para albergar una aeronave Airbus 320 como aeronave critica, de las cámaras de CCTV se observa el instante en que la aeronave N965AM toma el eje de rodaje **"TWY H"**, y comienza a desplazarse sobre este, en lugar de seguir la línea de la calle de rodaje **"TWY G"** (ver imagen No.1).

Personal técnico en mantenimiento cuando efectuaba la inspección post flight exterior de la aeronave N965AM observa golpes en la semiala izquierda, con presencia de pintura de color rojo, notificando este hecho a la tripulación quienes le indicaron que no habían oído o sentido ningún golpe durante el rodaje de la aeronave. Mas tarde el personal técnico en mantenimiento de Aeroméxico realiza el recorrido por la calle de rodaje **"TWY G"**, para identificar qué pudo haber ocurrido, encontrando en la posición remota TB-245, restos de un estabilizador de pintura de color rojo, que coincidía con la tonalidad de la aeronave estacionada en la posición remota, la cual presentaba daños en el empenaje horizontal y vertical. Cabe señalar que el vuelo AMX090 en la ruta MEX-MTY-SEOUL, se realiza en dos ocasiones al año.

De acuerdo con la declaración de la tripulación indican ***"... Posterior a rodaje B nos incorporamos a la línea de rodaje G, ya estando sobre esta terrestre nos informa que un avión en se encontraba maniobra de retroceso por lo que en ese momento nos pide incorporarnos a la línea de rodaje H, debido al repentino cambio de instrucciones no nos fue posible llevar acabo un análisis ni darnos cuenta de que el rodaje H es para aviones de dimensiones menores a las del B787"***

Las 258 personas a bordo de la aeronave N965AM ninguna resultó lesionada. La aeronave N965AM presento golpes y rayaduras en la punta del ala izquierda, así como marcas de pintura roja.

La aeronave XA-AGM presento daños en el estabilizador vertical, así como parte de material desprendido del estabilizador horizontal y de los elevadores, de su posición de diseño.

El aeropuerto Internacional de la Ciudad de Monterrey, tiene el identificador MMMY, tiene dos pistas cruzadas, cuenta con 3 edificios terminales de pasajeros, la calle de rodaje **"TWY B"** en la intersección para el edificio terminal cuenta con acceso a tres calles de rodaje dentro de la misma superficie, especificado en la publicación de Información Aeronáutica (PIA) en la sección 2-11 MMMY PDC-3 (ver adjunto B).

De acuerdo con la sección 2-9 MMMY PDC-2 y en la sección AD 2-2MMMY del PIA, indica que las calles de rodaje **"TWY F"** y **"TWY H"**, son para aeronaves de envergadura menor o igual a 36 metros y que la designación de **"TWY G"**, es para aeronaves mayores de 36 metros.

El comandante de la aeronave N965AM el C. VER 1 es poseedor de la licencia de Piloto de Transporte Publico Ilimitado con numero VER 1 vigente al 06 de septiembre de 2024, de nacionalidad VER 1 años, expedida el 19 de noviembre de 2021, con capacidades de Piloto al mando /PIC B787-8, B787-9, CATII, Cat IIB, instrumentos permiso para operar aeronaves multimotores. Cuenta con un certificado médico aeronáutico expedido el 26 de diciembre de 2021, vigente al 26 de junio de 2022, de acuerdo con el control de vuelos de Aeroméxico el capitán tenía más de 2 años, realizar ninguna operación en el aeropuerto de Monterrey.

El Primer Oficial de la aeronave el C. VER 2 , es poseedor de la licencia de Piloto Comercial de ala fija, con numero VER 2 vigente al 25 de mayo de 2022, de nacionalidad VER 2 años, expedida el 03 de marzo de 2022 y vigente al 09 de marzo de 2025, con

capacidades de Copiloto al mando /SIC B787-8, B787-9, CATII, Cat IIB, instrumentos/IFR, permiso para operar aeronaves multimotores RTARI nivel 4/08-2022. Cuenta con un certificado médico aeronáutico expedido el 25 de noviembre de 2021 y vigente al 25 de mayo de 2022. de acuerdo con el control de vuelos de Aeroméxico el copiloto realiza regularmente operaciones en los últimos meses en el aeropuerto de Monterrey.

Existía publicado el Metar MMMY 230440Z 09016 10SM SKC 24/19 A2993, Reporte METAR del día 23 a las 0440 UTC (23:40 horas) viento de los 90° con 16 nudos de intensidad, 10 millas de visibilidad, cielo despejado, temperatura ambiente de 24° C y 19°C de punto de rocío, altímetro 29.93 in Hg. Estas condiciones no fueron consideradas como un factor contribuyente.

La tripulación del vuelo AMX090 estableció comunicación con Torre de control Monterrey, en la frecuencia 118.1 Mhz, la transcripción de las comunicaciones está en el Adjunto A.

Se solicitó al Área de Seguridad Operacional de Aeroméxico, la información extraída del registrador de datos de vuelo (FDR) y de la grabadora de voz (CVR), toda vez que la aeronave por los daños se quedó en tierra para realizar las reparaciones necesarias para el retorno a la aeronavegabilidad, sin embargo, no presentaron a la Comisión las evidencias de la CVR, lo cual afecto el proceso de investigación en el análisis del factor humano, debido a lo cual no se pudo determinar quién era el piloto al mando de los controles y quien llevaba las comunicaciones.

De la información extraída de la FDR (ver adjunto C) se observa que la aeronave rodo por TWY B, tomando calle de rodaje "TWY G", posteriormente toma calle de rodaje "TWY H", que en el instante en que el TWY MTY le informa que existe un tránsito rodando sobre TWY H, colaciona la instrucción de TWY H hacia zona de hangares.

2. ANÁLISIS.

La tripulación de la aeronave N965AM contaba con la capacidad para operar una aeronave de ese tipo, no existían evidencias de fatiga.

Después de la carrera de aterrizaje, TWY MTY instruye al ***"AMX090 pesado, abandone la pista vía E, continúe B, cruce pista 16/34, continue G a puerta"***, colacionando la tripulación del N965AM las instrucciones correctamente, instantes después se comunica el XA-VCE solicitando autorización para ser remolcado de la posición 250 a la zona de hangares, autorizando TWR MTY el remolque por calle de rodaje **"TWY H"**.

Durante el rodaje del AMX090 sobre **"TWY B"** la tripulación pregunta ***"AMX090 ¿Cuál era posterior a B, G a plataforma?"***, reafirmando TWR MTY por ***"TWY B"*** y ***"TWY G"***, posteriormente, TWR MTY le indica al AMX090 ***" ... , AMX090 con un remolque de Magnicharters en rodaje H, hacia zona de hangares"*** colacionando el AMX090 ***"H hacia zona de hangares ahora AMX090"***, en su última comunicación TWR MTY le informa al AMX090 ***"El transito que le informe de Magnicharters ya está frente a usted en movimiento"*** respondiendo ***"recibido a la vista AMX090"***.

Las posiciones de contacto donde se ubicaba la aeronave XA-AGM no aparece en la última versión del PIA, aunque cabe señalar que el explorador del aeródromo indica que realizaron las gestiones para la publicación respectiva, sin embargo, estos cambios no aparecen en este documento vigente, además de indicar el explotador del aeródromo que se emitió un NOTAM de las posiciones existentes. **"A3929/22 - IN OPR NEW ACFT STAND OF REMOTE APN TB"**, el cual esta vigente.

Es importante señalar que en las cartas de Jeppesen esta actualizado y existe la restricción de rodar por "TWY H" es para aeronaves de una envergadura menor o igual a 36 m.

La aeronave XA-AGM estaba estacionada dentro del área delimitada del área de estacionamiento, por lo que no es un factor para la ocurrencia de este suceso.

La calle de rodaje "TWY B" para ingresar a la plataforma de aviación comercial de la terminal TB se encuentran tres líneas para los ejes de rodaje TWY F, TWY G y TWY H, de acuerdo con el croquis aprobado por la Autoridad Aeronáutica, existe una línea intermitente de señal de punto de espera intermedio antes de ingresar a rodaje TWY A4, dicha línea tiene una tendencia hacia el eje del rodaje TWY H en el viraje. Cabe señalar que el aeropuerto no cuenta con luz de eje de calle de rodaje ni de borde de calle de rodaje; aunque Aeropuerto en la intersección mencionada cuenta con el señalamiento correspondiente de cada calle de rodaje, el explotador del aeródromo señala no debe existir confusión, ha sido el aeropuerto certificado en Anexo 14 y al parecer al momento del suceso no se tiene ningún incidente similar ni reportes de confusión del señalamiento desde su inicio de operación del año 2010, aun que a pesar de haber sido solicitado no mostro evidencias de lo señalado o estadísticas o reportes de la evidencia de la eficiencia de este tipo de rodaje triple.



Imagen 2.1 Croquis autorizado



Imagen 2.2 Línea intermitente de parada de rodaje A4

Debido a que en esta plataforma comercial poniente, conviven aeronaves de aviación general y de aviación comercial, se diseñaron las tres calles de rodaje para mejorar la circulación de aeronaves. Sin embargo, no existen estudios del mejoramiento del flujo de aeronaves sobre esas calles de rodaje.

La zona donde se presentó el suceso no cuenta con control terrestre por parte del explotador del aeródromo, para que confirme visualmente que las aeronaves están circulando por las calles de rodaje autorizadas, el explotador del aeródromo señala que cuenta con un convenio con SENEAM para el control de aeronaves en la zona de triple rodaje, pero no se presentó dicho documento.

Aunque no aparece la sección de plataformas remotas en el PIA esta área está funcionando desde el año 2017, cabe señalar que, de acuerdo con la información proporcionada por el explotador del aeródromo, no se habían suscitado ningún incidente de este tipo antes de la ocurrencia de este suceso.

No existían condiciones meteorológicas adversas que disminuyeran la visibilidad por lo que no son consideradas un factor para la ocurrencia del suceso.

3. CONCLUSIONES.

La tripulación de la aeronave N965AM contaba con la autorización y capacidad para operar una aeronave de ese tipo, aunque era la primera vez que la tripulación en conjunto y con el equipo operaba en el aeropuerto de Monterrey.

Después de la carrera de aterrizaje, se instruye al AMX090 abandonar pista por "TWY E", "TWY B", cruce pista 16/34, continuar por "TWY G" a puerta 215, la tripulación colaciona correctamente, un minuto después por segunda ocasión la tripulación pregunta si el rodaje seria por "TWY B" y "TWY G", confirmándole Torre de Control la información, sin embargo, Torre de Control Monterrey le informa al AMX090, que existía un remolque de Magnicharters en rodaje "TWY H" hacia la zona de hangares, colacionando el AMX090 ***"H hacia zona de hangares ahora AMX090"***, lo cual no fue una instrucción por parte del controlador, si no un aviso de información de un tránsito remolcado, lo cual confundió la tripulación del AMX090, sobre la autorización de rodar sobre calle de rodaje "TWY H".

Por las evidencias de las cámaras de CCTV del aeropuerto, la aeronave N965AM (AMX090) rueda sobre calle de rodaje "TWY H", la cual no está diseñada para el rodaje de aeronaves con una envergadura mayor a 36m, golpeando el empenaje vertical de la aeronave XA-AGM, incluso como posible evidencia de este impacto, se aprecia en el video de las citadas cámaras que la luz de punta de ala se apaga brevemente al momento del impacto.

Las posiciones de contacto donde se ubicaba estacionada la aeronave XA-AGM no aparecen en el PIA, aunque si están en el Jeppesen que es utilizado por el Operador aéreo.

La aeronave XA-AGM estaba estacionada dentro del área delimitada del área de estacionamiento, por lo que no es un factor para la ocurrencia de este suceso.

De acuerdo con el croquis aprobado existe una línea intermitente de señal de punto de espera intermedio antes de ingresar a rodaje TWY A4, dicha línea tiene una tendencia hacia a unir el eje del rodaje TWY G con el TWY H en el viraje, lo que pudiera ocasionar una confusión, a la fecha del suceso no se ha presentado por parte del explotador del aeródromo evidencias o reporte de confusión de dicho señalamiento debido a que cada rodaje se encuentra debidamente señalizados.

No existían condiciones meteorológicas adversas que disminuyeran la visibilidad por lo que no son consideradas un factor para la ocurrencia de este suceso.

La zona de plataforma comercial no cuente con control terrestre por parte del explotador del aeródromo, para que confirme visualmente que las aeronaves están circulando por las calles de rodaje autorizadas.

Existe control por parte de SENEAM y el señalamiento autorizado por parte de la AFAC y certificado por unidad verificadora de acuerdo con Anexo 14

4. CAUSA PROBABLE.

"IMPACTO DE LA SEMIALA IZQUIERDA DEL N965AM, QUE SE ENCONTRABA EN RODAJE "TWY H" (en lugar de "TWY G" que le fue instruido), CONTRA EL EMPENAJE DE LA AERONAVE XA-AGM DAÑANDOLO, ESTACIONADA EN UNA POSICION REMOTA CONTIGUA A LA CALLE DE RODAJE "TWY H", DEBIDO A UNA CONFUCION DE INFORMACIÓN DE UN TRANSITO REMOLCADO SOBRE TWY H"

FASE: N965AM. RODAJE
XA-AGM. ESTACIONADA

FACTORES CONTRIBUYENTES

1. Información sobre la presencia de un tránsito remolcado en TWY H que no le afectaba su operación, no colacionada correctamente.
2. Falta de control terrestre del operador del aeródromo que vigile la circulación de las aeronaves en la plataforma marcadas como Poniente o TB's.
3. Línea de espera del rodaje TWY A4, que causa confusión ya que aparenta unir la continuidad de la línea del rodaje TWY G en el viraje con el TWY H.
4. Perdida de la conciencia situacional de la tripulación N965AM, en el rodaje
5. Rodaje sobre calle de rodaje H (para aeronaves de envergadura menor o igual a 36 metros) cuando la instrucción de torre fue tomar calle de rodaje G

RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Al Operador aéreo

Se observo una falta de familiarización de la tripulación en la operación en el rodaje de la aeronave, siendo el aeropuerto de Monterrey complejo, debido a que no operan seguido en esa estación, así como una falta de escucha de los pilotos (piloto al mando y piloto en las comunicaciones) a las instrucciones del controlador, por lo anterior la Comisión determino realizar la siguiente recomendación:

Rec. 33/2022. - Que se instruya a sus tripulaciones que colacionen sin restringir u omitir palabras, para estar seguros de seguir las indicaciones del STA. Informen a sus pilotos la restricción de rodar en el rodaje TWY H y TWY F, en las aeronaves B787 e incluirla en el Manual de ruta del equipo, y consideren informar a sus pilotos los peligros en los aeropuertos en los que no operan con regularidad.

Al explotador del aeródromo

Existe un punto de espera para tomar la calle de rodaje TWY A4, proveniente de la calle de rodaje TWY B, la cual da la impresión de unir el eje del rodaje TWY G con el eje de la calle de rodaje TWY H en el viraje ocasionando que existe una confusión a los pilotos por lo anterior para mitigar en lo posible que un suceso como el investigado se vuelva a suscitar la Comisión determino realizar la siguiente recomendación:

Rec. 34/2022. – Coloque en otra posición la línea de punto de espera de la calle de rodaje TWY A4 para evitar una confusión visual a los pilotos que tomen la calle de rodaje TWY G

Rec. 35/2022.- Que cuente el aeropuerto de Monterrey, con otro control terrestre en otra frecuencia, para las zonas poniente o TB, para controlar el flujo de las aeronaves en esta zona.

Atentamente,
El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero.
Cédula Profesional No. 1718542.

Información confidencial.	
Área responsable:	Subsecretaria 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 VER 2: Nombre, edad, nacionalidad y número de licencia del primer oficial
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