



INFORME FINAL

EXP. No. ACC DT AF B 022/2023-MMGL

Agotamiento de Combustible (Fuel related)
Lago de Chapala, Municipio de Chapala, Guadalajara, Jalisco
PIPER PA-24-2250, XB-GOO
06 de junio del 2023.





INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión 02/24 de la Comisión
Investigadora de fecha 29 de enero de 2024.

Matrícula:

XB-GOO

Número de expediente:

ACCIDDTAFB022/2023MMGL

Resumen

El día 06 de junio del 2023, aproximadamente a las 11:10 horas (17:10 UTC), se accidentó la aeronave Marca Piper, Modelo PA-24-250, número de serie 24-1572, matrícula XB-GOO, del Sr. **VER 1** destinada al servicio privado, durante un vuelo local solicitado de 15 a 20 MN al SE (sureste) de aeropuerto internacional de Guadalajara (MMGL) de acuerdo con lo asentado en el plan de vuelo, este se llevaría a cabo bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), aproximadamente 19 minutos del despegue se presentó una pérdida de potencia del motor declarándose en emergencia realizando un acuatizaje sobre el Lago de Chapala, resultando el piloto y la pasajero sin lesiones, la aeronave sumergida parcialmente. Cabe señalar que existían condiciones meteorológicas que permitían la operación de vuelos visuales.

La investigación involucró al estado del Operador **VER 1**, de Matricula (Agencia Federal de Aviación Civil, Comandancia de Aeropuerto de Guadalajara) y de suceso (Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación), conformándose una Comisión interna para la emisión de una opinión de la causa probable y factores contribuyentes del suceso.

De entre las evidencias disponibles se tuvieron las comunicaciones establecidas la aeronave y la Torre de Control, entrevistas, inspecciones visuales y pruebas operacionales.

Las recomendaciones emanadas de esta investigación son de carácter de seguridad operacional sin vincular la culpa o responsabilidad, la implementación y vigilancia de estas le corresponde a la Agencia Federal de Aviación Civil.



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Historia del vuelo.

El día 06 de junio del 2023, el piloto y una pasajera ^{VER.3}; quien es estudiante de la carrera de piloto privado y quien en ese momento no poseía Licencia Técnica Aeronáutica; realizaron la preparación de un vuelo local, asentando que llevaban combustible a bordo para 02:00 horas de vuelo, bajo las reglas de vuelo visuales, de acuerdo con las comunicaciones establecidas con los servicios de tránsito aéreo en la frecuencia 118.1 Mhz, a las 16:47:37 UTC (10:47:37 am) la pasajera quien llevaba las comunicaciones solicita autorización para despegar y Torre Guadalajara (TWR GDL), le autoriza el despegue, se dirigen al SE (sureste) de la estación entre 15 a 20 MN, después de 18:21 minutos de vuelo normal, de acuerdo con la entrevista, el piloto indica que se presentó una pérdida de potencia del motor y posterior apagado, realizando el procedimiento de encender la bomba de combustible, accionar los mandos de mezcla, potencia y paso al máximo, no respondiendo el motor de la aeronave; por lo que, a las 17:05:58 UTC (11:05:58 am hora local), la pasajera se comunica vía frecuencia con TWR GDL notificando la emergencia por paro de motor en vuelo, durante la emergencia el piloto tomó la decisión de regresar a la estación, sin embargo, al percatarse que sería necesario realizar un aterrizaje de emergencia busco un campo libre de obstáculos, al estar perdiendo altura y no encontrar un lugar seguro, opta por realizar un acuatizaje sobre el Lago de Chapala, resultando tanto el piloto como la pasajero sin lesiones, la aeronave sumergida parcialmente.

Al encontrarse a bordo de la aeronave sobre el lago, fueron auxiliados por personal de la localidad siendo rescatados en lanchas llevándolos a tierra firme. El sitio del accidente se localizó en las coordenadas geográficas Latitud 20°18'55.2" N Longitud 103°07'44.9" W.



Fig. 1. Situación en la que fue localizada la aeronave

El piloto mencionó en la entrevista que previo al paro de motor no escucho ningún sonido raro u observo un incremento en la temperatura del motor, baja presión de aceite que provocara el paro repentino, solo percibió la perdida de potencia.

El piloto de la aeronave XB-HVX, que se encontraba en vuelo y al escuchar en la frecuencia que la pasajera de la aeronave XB-GOO se reporta en emergencia y que acuatizarían sobre el Lago de Chapala, solicita la autorización a TWR GDL para apoyar en la búsqueda ya que estaban a 06 MN al SE del VOR GDL, después de diez minutos de iniciar la búsqueda notifica que había encontrado a la



aeronave a 16.5 MN sobre la radial 132° del VOR GDL, cabe señalar que la Comandancia de Guadalajara no coordinó labores de búsqueda y salvamento.

Daños a la aeronave.

La aeronave presenta daños en la hélice y parte inferior, al impactar la aeronave sobre el agua además durante las maniobras de rescate golpeo con piedras y por maniobra de arrastre para ponerla en tierra firme para el resguardo, dañan la estructura en la parte de la bancada y semialas. Cabe señalar que no hubo afectación al lago debido a que no se derramo combustible, aceite o liquido hidráulico, además la fauna y flora del lago tampoco se vio afectada.

Capitán de la aeronave.

El C. VER 2 [REDACTED] VER 2 ños, es titular de la licencia de Piloto Comercial de ala fija número VER 2 [REDACTED], vigente al 01 de noviembre de 2024, expedida por la Dirección de Certificación de Licencias, de la Agencia Federal de Aviación Civil, contaba con un examen médico vigente, con resultado Apto, vigente al 31 de julio de 2023.

Cuenta con las capacidades para operar aeronaves de hasta 5,700 kg., instrumentos (IFR), multimotor, monomotor, radiotelefonista aeronáutico restringido.

Cuenta con 5,151:43 horas de vuelo totales de experiencia al 29 de mayo del 2023 de acuerdo con la última certificación de horas al día 27 de mayo del 2022, realizada por la Comandancia del aeropuerto de Tepic, posterior a la certificación voló 24 horas en equipo S105 al 28 de julio del 2022, finalmente la última hoja de la bitácora voló 15 hrs., 50 minutos en el equipo PA-24.

En noviembre de 2022 realizó práctica de vuelo por instrumentos con una duración de 06:00 hrs., en entrenador sintético King Air matrícula KA-200B. En mayo de 2022 realizo 01:00 hora en práctica de emergencia y procedimientos anormales, con instructor de vuelo en aeronave con matrícula XB-GOA (C150) y ese mismo día realizo 01:00 hora de práctica de emergencia y procedimientos anormales, en aeronave con matrícula XB-KSH (C303).

De acuerdo con su expediente y la información del sistema de consulta de licencias federales, el piloto no cuenta con la capacidad o permiso de Instructor de Vuelo.

Cuenta con los siguientes cursos en factores humanos, en mayo de 2022, Approach and landing Accident Reduction "ALAR", Controlled Flight Into terrain "CFIT", Gestión de Recursos Humanos en Cabina de Vuelo "CRM".

En su expediente no hay evidencia que acredite cursos iniciales o recurrentes en el equipo Piper PA-24-250 y; polo lo tanto, en entrenamiento práctico en emergencia y procedimientos anormales en vuelo.



Pasajera de la aeronave.

La C. VER 3 VER 3 años, asentada en el plan de vuelo como pasajera, estudia la carrera de Piloto Privado de ala fija, al día del accidente no cuenta con permiso de formación ni Licencia Técnica Aeronáutica de Piloto Aviador, su expediente en la plataforma licencias federales (E-Licencias VER 3 no hay información.

De acuerdo con los audios de comunicación entre TWR GDL y la aeronave XB-GOO, la pasajera desde el inicio de la operación (desde que inicia su rodaje, solicitud de despegue y hasta la declaración de la emergencia) llevaba las comunicaciones, función que debe realizar el piloto al mando de la aeronave "single pilot".

Información sobre la aeronave.

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad número 20230692, expedido el 03/Mayo/2023 vigente al 01/Mayo/2025, emitido en el Aeropuerto Internacional de Chihuahua, Chihuahua, donde era su base de operación. La aeronave tiene una configuración para un piloto y tres pasajeros. La aeronave es del año de fabricación de 1960.

La autoridad aeronáutica compartió la última revalidación del 03 de mayo de 2023 con los siguientes tiempos:

	MARCA	MODELO	NO. SERIE	TIEMPO TOTAL	TURM
PLANEADOR	PIPER	PA-24-250	24-1572	2,759:00 Hrs	N/T
MOTOR	LYCOMING	O-540-A1C5	L-136040	2,283:08 Hrs	29:00 Hrs
HELICE	HATZELL	HC-A2XK-1	J189	Desconocido	00:00 Hrs

Último servicio mayor al planeador y motor se efectuó el 27 de septiembre de 2020, en Chihuahua, siendo certificado por la autoridad aeronáutica el 19 de noviembre de 2020, cuando la aeronave contaba con 2,730.9 horas, el motor con 2,254.8 (después de 207.4 horas de su último servicio mayor) y 00:00 horas de última reparación mayor, la hélice con 78.4 horas de TURM, con un tiempo total desconocido.

De acuerdo con la entrevista con el propietario de la aeronave, este la compro el 16 de marzo del 2023, es decir, tenía la aeronave 2,730:09 horas. Sin embargo, al no conocer los requisitos de aeronavegabilidad fue asesorado por el Piloto involucrado en este suceso (Cap. VER 2

VER 2 para que la operara y llevara el mantenimiento, por lo que se solicitó al propietario su control de Boletines de Servicio y Directivas de Aeronavegabilidad, no proporcionando evidencias al respecto, por lo que no se sabe si se le aplicó la Directiva de Aeronavegabilidad 2022-03-15, AD-2021-00259-A¹, la cual es efectiva el 21 de marzo del 2022 y la cual aplica a diferentes tipos de aeronave, incluyendo la aeronave PA-24-250, o indicar en caso de que no aplique esta Directiva, justificar la no aplicación.

Carga y balance.

La aeronave tiene un peso máximo de despegue (MTOW) de 1270 kg (2,800 lbs), una velocidad de crucero de 270 km/hr., cuenta con dos tanques de combustible que en total tiene 227 litros, tipo gasolina de aviación (gasavion AVGAS), con tanque llenos de combustible tiene una autonomía de 04:30 a 06:00 hrs., de vuelo y un consumo de 37.85 Lt/hr. a 53 Lt/hr (10 a 14 gal/hr.).

¹ Esta directiva hace mención a la verificación de la cantidad de combustible en las alas.



Para los cálculos se utilizaron datos promedio:
Velocidad crucero: 222.24 km/hr
distancia GDL-PVR-GDL= 407 km = 220 MN

$$V = d/t \text{ por lo tanto } t = d/V$$

$$t=407/222.24 \Rightarrow 1.8313 \text{ hrs} \quad \text{ahora } (1.8313)(60\text{min})= 110 \text{ min}$$

Tiempo GDL-PVR-GDL = 02:00 hrs considerando ascenso/crucero y descenso

Consumo promedio: 45.42 l/hr

Por lo tanto;

45.42 litros consume en una hora

¿Cuánto consume en 120 minutos?
(120min*45.42)/60

90.84 litros consumió en ruta GDL-PVR-GDL

De acuerdo con la copia del voucher de la última recarga de combustible de fecha 29 de mayo de 2023, en el Aeropuerto de Guadalajara, se recargaron 130 litros. Después de la recarga, el piloto realizó una operación de GDL-PVR-GDL en la cual consumió la cantidad de 91 litros, no recargo combustible ni volvió a operar la aeronave, hasta el vuelo local del día 06 de junio del 2023.

De acuerdo con la entrevista con el piloto, indico que, dentro de su procedimiento de consumo de combustible en vuelo, giraba la selectora de combustible 30 minutos por cada lado del tanque y durante la emergencia vio que la aguja indicadora de combustible oscilaba sin tener una indicación fija.

Antes del vuelo del día 06 de junio del presente, el Piloto no realizó un análisis de la cantidad de combustible que llevaba a bordo solamente siguió los indicadores de la cabina, de acuerdo con su lista de verificación de pre-vuelo, considerando que si tenía presión de combustible.

Reporte de Condiciones Meteorológicas (METAR).

El reporte METAR de la estación de Guadalajara del día 06 a las 17:26 UTC (11:26 horas) las condiciones eran: viento de los 100° con 11 nudos de intensidad, 05 millas de visibilidad, cielo despejado, temperatura ambiente de 29°C y 10°C de punto de rocío, altímetro 30.12 in Hg, Observaciones de nubes. Estas condiciones no fueron consideradas como un factor contribuyente.

Después del despegue de la aeronave XB-GOO aproximadamente 10 minutos se publicó un METAR el cual indicaba lo siguiente:

METAR MMGL 061657Z RTD 11006KT 5SM SKC 27/10 A3013 RMK HZY=

Aproximadamente 20 minutos después la hora del suceso se publicó un SPECI que indicaba:

SPECI MMGL 061726Z 10011KT 5SM SKC 29/10 A3012 RMK HZY CU=



Comunicaciones.

La pasajera de la aeronave XB-GOO estableció comunicación con Torre de Control Guadalajara en la frecuencia 118.1 Mhz, las cuales se transcriben en el Adjunto A de este documento, siendo ella quien a las 17:05:58 UTC reporta la emergencia (may day may day) que estaban cayendo sobre el Lago de Chapala, recibiendo la emergencia TWR GDL.

Este tipo de aeronave no cuenta con registradores de vuelo (grabadora de voz y registrador de datos de vuelo), además que ninguna reglamentación se lo requiere. Cuenta con un Transmisor Localizador de Emergencia (ELT) que era prácticamente recién comprado (nuevo), el cual al impacto con el agua y estar sumergido, no se activó ni emitió la señal correspondiente, cabe hacer mención que no se gestionó la asignación del código hexagesimal del ELT para esta aeronave.

Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.

La aeronave impacto a 10 metros de la orilla del lago que tiene una profundidad de 1 metro, las piernas del tren de aterrizaje golpearon contra rocas que se encontraban en el fondo, ocasionando daños en esta sección de la aeronave.

Se traslado y resguardo la aeronave en un sitio seguro para el rescate se desmontaron las alas del fuselaje y fueron trasladadas a domicilio particular ubicado cerca del aeropuerto de Guadalajara.

Supervivencia

Los servicios de rescate fueron realizados por lancheros de la zona que apoyaron al Piloto y la pasajera con el apoyo de dos lanchas, ambos resultaron sin lesiones, por lo que no fue necesario el traslado al hospital, instantes después acudió la Capitanía de Puerto del Lago de Chapala para el apoyo, sin embargo, no fue requerida su actuación.

Ensayos e investigación

Una vez que la aeronave fue trasladada para su resguardo se realizó la inspección a los restos y al motor como parte del proceso de investigación. Se inspeccionaron los tanques de combustible no encontrándose combustible ni remanente en los tanques además el personal que rescato la aeronave indico que no hubo fuga de combustible durante las maniobras.

La hélice mostraba daños característicos de no estar girando al momento del impacto contra el agua. El carburador estaba en buenas condiciones sin golpes o fallas estructurales, al momento de desensamblarlo se apreció en la sección del depósito de combustible, los flotadores estaban en buen estado, pero no existía combustible.

Además, se inspecciono el dren principal de la aeronave el cual contenía agua, en su interior, pero no había combustible u olor de este en su interior, así mismo cuando se examinaron las bombas eléctricas, estas se encontraron aún selladas, las cuales se abrieron y se apreciaron los filtros limpios y que solo existía el combustible remanente. Las líneas de flujo de combustible se encontraron sin daños y no contenían combustible en su interior.

Se desensambló el motor y no se encontraron evidencias o indicaciones de fallas estructurales internas, el árbol de levas y el cigüeñal, se encontraron en buenas condiciones.

Se realizó la prueba funcional de los magnetos, bujías y compresión de los cilindros, apreciándose que todos estos estaban trabajando normalmente.



Cabe señalar que de acuerdo con los registros de mantenimiento el último servicio mayor (overhaul) realizado por el Taller de mantenimiento Aeromecanica N° 229, fue el 27 de septiembre del 2020, el motor sale con 00:00 hrs., es decir el motor contaba con 28.1 hrs, desde el servicio mayor, sin embargo, los componentes internos del motor revelan que estos no coinciden con el servicio realizado ya que muestran evidencias de tener más tiempo del último servicio mayor o no se reemplazaron componentes.

Análisis

El Capitán contaba con licencia y examen médico vigente, pero no demostró con constancias o certificados de la capacitación en el equipo accidentado. Así también cuenta con 50 minutos de experiencia en el equipo accidentado.

De acuerdo con las entrevistas el objetivo del vuelo era panorámico, sin embargo, existen evidencias que era de capacitación, aunque el Piloto no cuenta con documentos emitidos por la Dirección de Certificación de Licencias, que le otorgue la capacidad de Instructor en Vuelo.

La pasajera llevó desde el inicio de la operación de vuelo, las comunicaciones entre la aeronave y TWR GDL, siendo que ella no tiene licencia de Piloto privado.

El día del suceso (06 de junio del 2023) el Piloto no realizó el cálculo de combustible requerido para la operación y tampoco recargaron combustible.

La última recarga de combustible se realizó el día 29 de mayo del 2023 en aeropuerto GDL, cargando 130 litros y haciendo un vuelo con ruta Guadalajara-Puerto Vallarta-Guadalajara.

Las condiciones meteorológicas reportadas ese día, eran adecuadas para efectuar un vuelo bajo las reglas visuales por lo que no son consideradas un factor contribuyente para la ocurrencia de este suceso.

Los servicios de mantenimiento al planeador, motor y hélice estaban de acuerdo con los requisitos por el fabricante y de la Autoridad Aeronáutica, pero no concuerda con la condición de los componentes internos del motor, ya que estaban muy trabajados, sin embargo, las pruebas realizadas indicaron que los componentes trabajaban correctamente y no existía falla alguna de los componentes del motor.

De los registros de mantenimiento analizados, no existe evidencia de la aplicación de la Directiva de Aeronavegabilidad (AD) 2022-03-15, AD-2021-00259-A. No se demostró que se haya aplicado o que por el tipo o modelo no aplicara esta (AD).

(e) Condición insegura: "Este anuncio fue motivado por informes de disparidades en la cantidad de combustible entre la cantidad de combustible indicada y la cantidad real de combustible. La FAA está emitiendo este anuncio para garantizar que la cantidad de combustible indicada sea la cantidad de combustible disponible. La condición insegura, si no se aborda, podría provocar la falta de combustible y el apagado del motor, lo que podría resultar en la incapacidad de llegar al aeropuerto de destino o a un aeropuerto alternativo adecuado".



Al realizar la maniobra de acuatizaje sobre el Lago de Chapala no se detectó que hubiera derrame de combustible sobre el Lago, al momento de hacer la maniobra de rescate de la aeronave y sacarla del Lago, así como en el desensamble de las dos alas, nos indicaron que no habían fuga de combustible de las alas y durante la apertura de las bombas eléctricas de combustible, las cuales están selladas, se apreciaron los filtros limpios pero no contaban con combustible remanente, es decir que no tenía combustible, no había combustible en las respectivas líneas.

El ELT semiautomático no se activó, aunque era nuevo no estaba dado de alta en la base de datos hexadecimal de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y no demostró el propietario de la aeronave, documentación por parte del taller de mantenimiento que contrataba, respaldo de la instalación.

CONCLUSIONES.

La licencia y examen médico vigente respaldan al Piloto a operar una aeronave similar a la accidentada, sin embargo, no cuenta con la capacitación inicial, recurrente y experiencia en el equipo Piper PA-24-250.

La pasajera (asentada así en el plan de vuelo) llevaba desde el inicio de la operación de la aeronave las comunicaciones con TWR GDL, siendo que ella no tiene licencia al día del accidente, las evidencias muestran que el vuelo se trataba de capacitación, sin embargo, el Piloto no cuenta con la capacidad de instructor.

Las condiciones meteorológicas no son consideradas un factor para la ocurrencia de este suceso.

De acuerdo con las entrevistas se concluye que el Piloto no realizó el cálculo de combustible para la operación que realizarían, así como no realizó recarga de combustible para la operación de ese día.

Los registros de mantenimiento de la aeronave, motor y hélice indican que se le habían realizado todos los servicios de mantenimiento que requerían, sin embargo, los componentes internos del motor muestran evidencias de tener más tiempo trabajando y no concuerda con las pocas horas de su última reparación mayor.

La inspección y pruebas operacionales al motor y componentes, determinó que no existió falla del motor.

No existen evidencias en los registros de mantenimiento la aplicación de la Directiva de Aeronavegabilidad AD-2021-00259-A, la cual, indica la condición insegura debido a variación o diferencia entre cantidad de combustible indicada en el Instrumento y la cantidad real de combustible.



Causa probable.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, con fundamento en los Arts. 1, 2 fracc. I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracc. XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracc. XVI, sub-fracción XVI.5, 9, y 21 fracc. XXIII del Reglamento Interior de la SCT; 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y 7.9 del Manual de Organización de la Agencia Federal de Aviación Civil, determinó como causa probable de este accidente:

“ACUATIZAJE DE EMERGENCIA EN UN LAGO DEBIDO AL PARO DE MOTOR EN VUELO POR AGOTAMIENTO DE COMBUSTIBLE, AL NO RECARGAR COMBUSTIBLE NECESARIO PARA LA OPERACIÓN”.

FASE: Vuelo

Factores Contribuyentes.

- a) No realizar el cálculo de consumo de combustible para la operación.
- b) No verificar la cantidad de combustible disponible en los tanques desde la última operación.
- c) Pérdida de la conciencia situacional sobre la operación de la aeronave al estar dando capacitación, sin tener la capacidad y habilidad de instructor.
- d) No controlar y vigilar la aplicación de Boletines de Servicio y/o Directivas de Aeronavegabilidad, los cuales son importantes para la adecuada y segura operación de la aeronave.

Atentamente

El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero
Ced. Prof. 1718542



ADJUNTO A

Transcripción de comunicaciones entre tripulación de aeronave XB-GOO y Torre de Control GDL

HORA (UTC)	TRANSMITE	COMUNICACIÓN
16:47:37	XB-GOO	VER 5
	TWR GDL	
	XB-GOO	
16:54:49	TWR GDL	
	XB-GOO	
16:58:15	XB-GOO	
	TWR GDL	
17:05:58	XB-GOO	
	TWR GDL	
17:06:20	TWR GDL	
17:06:50	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	
17:08:21	TWR GDL	
17:09:31	TWR GDL	
	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	
17:12:25	TWR GDL	
17:13:54	TWR GDL	
	XB-HVX	
17:15:48	TWR GDL	
17:16:17	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	



COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Subsecretaría de Transporte
Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación

HORA (UTC)	TRANSMITE	COMUNICACIÓN
17:17:57	TWR GDL	VER 5
	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	
	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	
	XB-HVX	
	TWR GDL	
	XB-HVX	
	TWR GDL	
	TWR GDL	
	XB-HVX	

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: Nombre, edad y número de licencia del piloto VER 3: Nombre, número de licencia, edad y parentesco con el propietario de la aeronave
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	12 de mayo de 2026

Información reservada.	
Área responsable:	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes / Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación
Tiempo de reserva:	5 años
Datos testados:	VER 3; Transcripciones
Fundamento jurídico:	Artículos 112, fracción II y XVII, en relación en relación con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (CACI) y con los numerales 5.12. nota 2, 5.12.2, 5.18, 5.22, y apéndice 2, numerales 1.1, 1.5, inciso a), b), c) y d), subinciso 1), 2.5, 3.1, 3.4, y 5.1, 5.4, del anexo 13 al CACI, así como al numeral trigésimo segundo, trigésimo octavo y trigésimo noveno de los lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas Artículos 78 bis 5 fracción I, 78 bis 6 y 81 bis fracción VII de la Ley de Aviación Civil.
Fecha de resolución del Comité de Transparencia	12 de mayo de 2026