



INFORME FINAL

Expediente: ACCDTAFB013/2023 MMDO

Excursión de pista (RE)
Servicio Privado no comercial
Marca Cessna, modelo 206, número de serie U20606738
matrícula XB-RMM, año de fabricación 1980
Poblado la Galancita, Municipio de Topia, Estado de Durango
29 de marzo del 2023, a las 20:55 horas (0255 UTC)



IACT / FOJ / CCG / JCC / CSCRV / JJVG



Tabla de contenido

Resumen.....	3
ADVERTENCIA.....	4
1. Información sobre los hechos.....	5
1.1. Reseña del vuelo.	5
1.2. Lesiones a personas.	6
1.3. Daños a la aerove.	6
1.4. Otros daños.	6
1.5. Información sobre el personal aeronáutico.	6
1.6. Información sobre la aeronave.	7
1.7. Información Meteorológica.	7
1.8. Ayudas para la navegación.....	7
1.9. Comunicaciones.	7
1.10. Información del aeródromo.	8
1.11. Registradores de vuelo.	9
1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.	9
1.13. Información médica y patológica.	10
1.14. Incendio.	10
1.15. Supervivencia.	10
1.16. Ensayos e investigaciones.	10
2. Análisis y Conclusiones.....	10
3. Causa probable.....	12
Fase.	12
Factores contribuyentes.	12



INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **10/2025** de la Comisión
Investigadora de fecha **25 de abril de 2025**.

Matrícula: **XB-RMM**
Número de expediente: **ACCDTAFB013/2023 MMDO**

Resumen.

El día 29 de marzo de 2023, a las 20:55 hora local (0255 UTC), se accidentó la aeronave marca Cessna, modelo 206, número de serie U206068738, matrícula XB-RMM, durante la carrera de despegue por la pista 07 del aeródromo diurno no controlado ni autorizado "Galancita", ubicado en el Municipio de Topia Durango, Durango, al excursionar saliendo por el lado izquierdo de la pista: El tripulante señaló que fue a consecuencia de fuertes ráfagas de vientos que provocaron que perdiera el control y terminara impactándose a un costado de la pista quedando aproximadamente a 5 metros fuera de esta, a bordo de la aeronave se encontraba el piloto y tres pasajeros, por estos hechos solo un pasajero resultó con lesiones graves, y la aeronave con daños mayores.

El alcance de la investigación involucró al estado del Explotador/Propietario, de Matrícula (Agencia Federal de Aviación Civil, Comandancia de Durango) y al estado de suceso (Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación), la DAAIA conformó la Comisión para la emisión de la opinión de la causa probable, factores contribuyentes de este suceso y recomendaciones.

Las evidencias disponibles fueron entrevistas, investigación de campo, análisis de video inspección visual exterior y desensamble del motor, hasta la realización de pruebas mecánicas y el estudio de la información disponible de mantenimiento de la aeronave y motor.

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación a través de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos enfatiza que, en ninguna circunstancia, el presente Informe final de causa probable de accidente, determinan alguna responsabilidad o culpabilidad en relación con la ocurrencia del suceso, conforme a lo estipulado al respecto en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional (CAI).

La responsabilidad por la aplicación y vigilancia de las recomendaciones de seguridad operacional y/o técnicas, emanadas de este informe final, corresponde a quien recibe la notificación respectiva y que la Agencia Federal de Aviación Civil, con base en sus facultades de ser el ente que verifica y supervisa el cumplimiento de dichas recomendaciones.

JACT / FOJ / CCG / JCC / CSCRV / JJVG



ADVERTENCIA

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación a través de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos (CIDAA), señalan 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; 2 fracciones III y XVI, Artículo 7 fracción II del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); 175, 176, 177, 178, 179, 180, 180bis, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 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 79, 80, 81, 81 BIS, 81 TER y 82 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 03 de mayo de 2023.

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 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 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 79, 80, 81, 81 BIS, 81 TER y 82 de la Ley de Aviación Civil y 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 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 / FOJ / CCG / JCC / CSCRV / JVG

1. Información sobre los hechos.

1.1. Reseña del vuelo.

La comandancia del Aeropuerto de Durango notificó la ocurrencia del accidente de la aeronave marca Cessna modelo 206, número de serie U20606738, matrícula XB-RMM, suscitado el 29 de marzo de 2023, a las 20:55 horas locales (0255 UTC), confirmando esta noticia debido a la coordinación entre las distintas autoridades (SEDENA, GUARDIA NACIONAL y demás autoridades estatales y federales).

El día 30 de marzo de 2023, arribaron los inspectores de la Comandancia de Durango, quienes observaron a la aeronave localizada a 5 metros del eje imaginario de la pista 07/27 no controlada ni autorizada, en las coordenadas geográficas 25°09'28.9"N y 106°46'00.7"W, a una elevación 882 metros (2,657pies) a NMM.

La *PRIMERA NOTICIA DEL ACCIDENTE*, (Ver anexo 1), indica el piloto que al parecer al intentar aterrizar la aeronave se sale de la pista, por motivo que había fuertes ráfagas de viento, haciendo que perdiera el control de esta. Información proporcionada por la Dirección Municipal de Seguridad Pública del municipio de Tamazula.

En la misma entrevista se asienta el formato de *PRIMERA NOTICIA DEL ACCIDENTE*, que aparte del piloto, iban 3 pasajeros y uno de ellos lesionado con fractura de tibia y peroné de la pierna izquierda.

Se infiere a partir de la declaración del piloto privado de ala fija, en el acta levantada por la comandancia, (Ver anexo 2) ...se asentó que estando en la carrera de despegue por la pista 27/07, a 3/4 de la pista sintió que el aire lo estaba sacando de la pista, por lo que el piloto decidió quitar la potencia para abortar el despegue, cuando sintió un golpe y vio que estaba fuera de la pista, preguntando al acompañante como se encontraba, lo que le contestó que se encontraba bien, entonces evacuaron la aeronave.

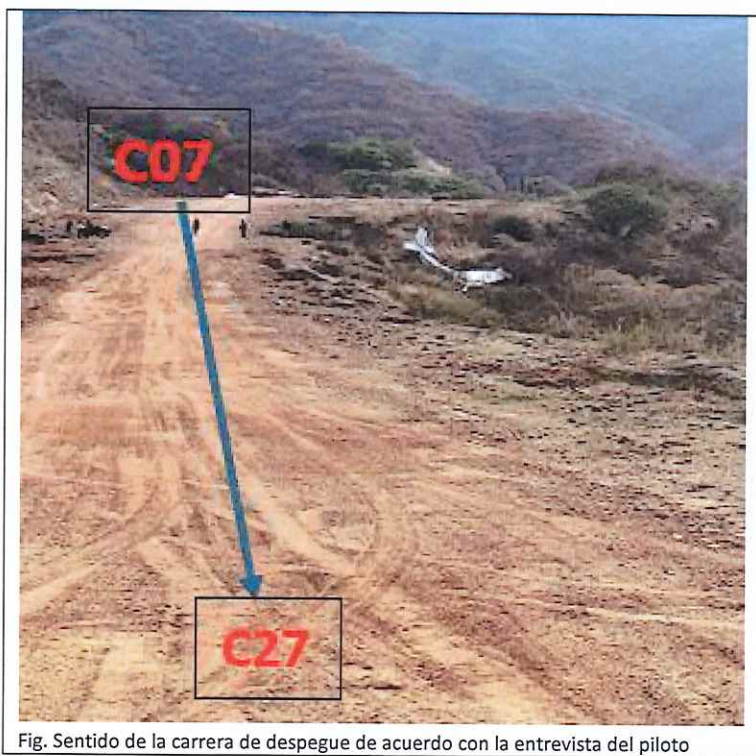


Fig. Sentido de la carrera de despegue de acuerdo con la entrevista del piloto

1.2. Lesiones a personas.

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

1.3. Daños a la aeronave

La aeronave presenta desprendimiento parcial desde la raíz de la semi-ala derecha, daños en ambas puntas de las semi-alas, el alerón izquierdo y derecho presentan dañados y desprendimiento, ambos flaps golpeados. Daños mayores en el timón de dirección y los elevadores izquierdo y derecho.

Desprendimiento de la pierna derecha del tren de aterrizaje.

Al menos dos palas de las hélices se observaron dobladas (Este modelo de hélice cuenta con tres palas), daños característicos de estar girando a altas revoluciones. El motor permaneció en su posición de diseño.

La posición de controles e interruptores en cabina de mando, se encontró lo siguiente: El acelerador se encontraba en posición afuera; control paso hélice: adentro; control de mezcla: cortado; selectora de combustible: en posición tanque derecho; interruptor magnetos: cortados; control de aletas de ala: arriba; interruptor maestro de batería: cortado de la lectura de los instrumentos; altímetro: 20 pies; velocímetro en ceros; brújula magnética; no visible; horizonte artificial: no visible; no hubo combustible derramado.

Los asientos se desprendieron de su posición de diseño, los cinturones de seguridad no fallaron. La puerta derecha de pasajeros fue desprendida por los supervivientes, para salir de la aeronave.



Fig. Posición final del XB-RMM a un costado de la pista 07-25

1.4. Otros daños

No hubo afectaciones a terceros

1.5. Información sobre el personal aeronáutico

El Piloto de ver 1 de ver 1 años cuenta con una licencia de Piloto Privado de Ala Fija, N° VER 1 vigente al 25 de noviembre del 2024, cuenta con las capacidades para operar aeronaves de hasta 5,700 kg., mono motoras-tierra



R.T.A.R, examen médico vigente al 19 de octubre de 2023. De acuerdo con la información proporcionada por el piloto contaba con experiencia en el equipo con 293:50 hr.

Cuenta con los cursos de factores humanos en aviación ALAR (Approach and Landing Accident Reduction), con fecha 18 de noviembre de 2022, Factores Humanos en Aviación Gestion de Recursos Humanos en Cabina de Vuelo "CRM" del 15 de octubre de 2021, Controlled Fligh Into Terrain "CFIT" del 8 de noviembre de 2020 y Approach and Landing Reduction "ALAR" del 15 noviembre de 2019 impartidos por Aero Tecnológico Mexicano A.C.

No se proporcionó información de cursos iniciales, recurrentes y prácticas de emergencia del piloto en el equipo accidentado.

1.6. Información sobre la aeronave

De la información proporcionada relacionada con los registros de mantenimiento de la aeronave, bitácoras y el control de las directivas y boletines de aeronavegabilidad y todas se encontraban en tiempo y forma.

La aeronave cuenta con certificado de aeronavegabilidad categoría normal número 20230355, expedido el 14 de marzo del 2023. La aeronave fue construida en el año de 1980; y contaba con una configuración total de 6 asientos 1 delantero y 5 traseros. Con base de operaciones el Aeropuerto de Durango. Destinada al servicio privado, de acuerdo con los registros de mantenimiento no cuenta con modificaciones al certificado de tipo.

Descripción	Marca	Modelo	No. de Serie	Tiempo Total	T.U.R.M.
*Planeador	Cessna	TU206G	U206-06738	2253:00hr	1,097:00
**Motor	Continental	TSIO 520 M	1003616	243:00hr	243:00
**Hélice	McCauley	D3A34C402	190970	243:00hr	243:00

**Información tomada del acta de hechos de la comandancia de Durango. El servicio mayor al motor se aplica cada 1800hrs

*Datos tomados del registro de mantenimiento del taller JESUS CLEMENTE GANDARA PAEZ (taller de servicios y reparaciones aeronáuticas autorización DGAC No.238.

1.7. Información meteorológica

El reporte METAR emitido el día 29 de marzo de 2023 a las 20:51 hora local 0351 UTC en el Aeropuerto Internacional de Culiacán:

MMCL 300351Z 00000KT 10SM FEW030 SCT100 BKN230 19/14 A2992 RMK 8/538

Estableció que existían vientos en calma visibilidad 10 millas terrestres, algunas nubes, medio nublado a 10,000 ft, nublado a 23,000 ft, temperatura ambiente 19°C, temperatura punto de rocío 14°C, altímetro 29,92 IN HG, notas indicador de tipo de nubes (8) nubes bajas tipo cumulus (5), nubes medias tipo alto stratos (3), nubes altas tipo currustratos (8).

El sitio del accidente se ubica a 43.45 MN del aeropuerto de Culiacán, sin embargo, al tratarse de un área rodeada de montañas es muy posible que las condiciones meteorológicas cambiaran.

1.8. Ayudas para la navegación

No aplica al ser una operación visual (VFR).

1.9. Comunicaciones

No existen comunicaciones aire-tierra, observándose que el aeródromo "GALANCITA" está señalado por la Agencia Federal de Aviación Civil, como INOPERATIVO.



1.10. Información del aeródromo

No existió plan de vuelo ya que era un aeródromo inoperativo, por lo que no cuenta con comandante Honorario.

La situación administrativa del aeródromo no controlado GSA ante la Dirección de Aeropuertos de la Agencia Federal de Aviación Civil es la siguiente "...el aeródromo conto con una autorización provisional por 90 días, vigente del 24 de diciembre de 2002 al 24 de marzo del 2003; es de hacer hincapié que desde la fecha de vencimiento de la referida autorización, el promovente, no dio continuidad ante esta de mi cargo al trámite de obtención de un permiso para la administración, operación, explotación, y en su caso, construcción del aeródromo la Galancita. En virtud de lo anterior, se reitera que el multicitado aeródromo no cuenta con autorización provisional vigente o permiso de operación."

Información de la base-datos-helipuertos, -aerodromos-31 Julio 2023, publicada por la AFAC. Ver anexo 3:

DESIGNADOR	NOMBRE	ESTADO	MUNICIPIO	TIPO DE OPERACION	TIPO DE SERVICIO	ELEV (M)	UBICACION COORD. GEO	SITUACION
GSA	GALANCITA	DURANGO	TOPIA	DIURNO	SERVICIO PARTICULAR	900.00	25°09'27.8" N 106°46'09.3"W	INOPERATIVO

Nombre:	"Galancita"	Identificador de Aeródromos:	GSA
Dimensiones:	Longitud: 330 m Ancho: 11 m	Orientación de la pista:	07 / 27
Tipo de Superficie:	Terracería	Coordenadas geográficas:	25°9'28.00" N 106°45'59.00 "W
Elevación:	702.41 m.s.n.m.m.	Aeronave:	Cessna
Estado municipio:	Topia Durango		



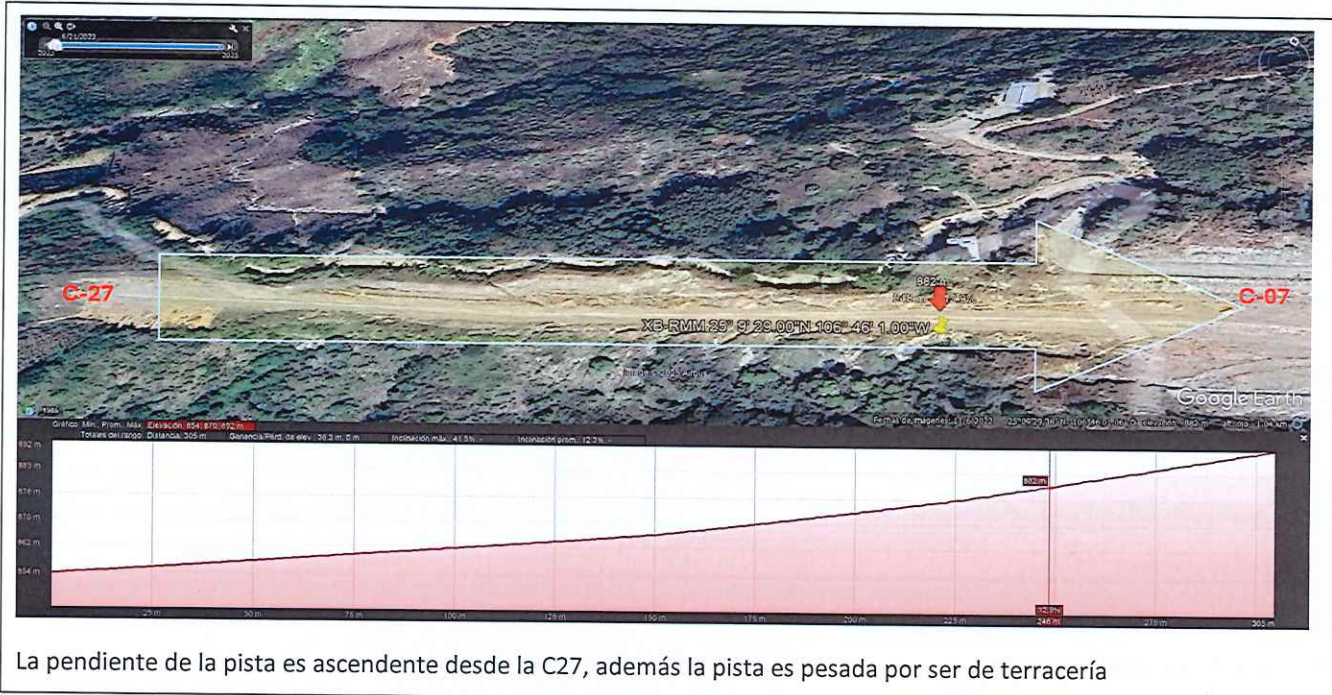
El aeródromo Galancita (inoperativo) se caracteriza por realizar aproximaciones de aterrizaje por la cabecera 27 y los despegues por la cabecera 07

1.11. Registradores de vuelo

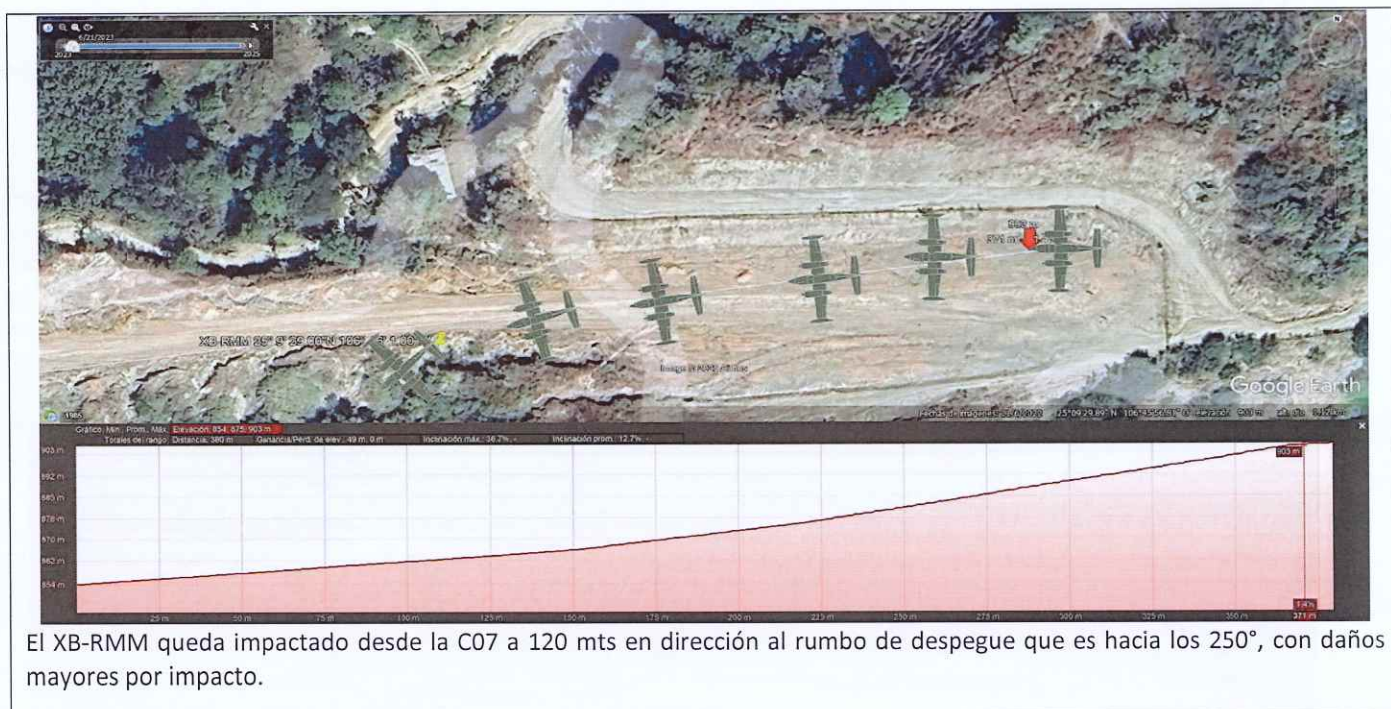
La aeronave matrícula XB-RMM no contaba con registradores de vuelo y con componentes de memorias no volátiles, ya que ninguna normatividad se lo exige.

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

La aeronave XB-RMM se aproximó para aterrizar en ese aeródromo inoperativo, como lo notificó el capitán ante el personal de la Dirección Municipal de Seguridad Pública del Municipio de Tamazula, Durango, lo hizo realizando una operación nocturna no autorizada y no cuenta con los equipos necesarios para realizar operaciones o vuelos nocturnos autorizado y lo hizo por la cabecera 27 por lo que efectivamente si pudo haber recorrido $\frac{3}{4}$ de pista, y despistarse sobre su lado derecho, quedando en las coordenadas Lat.: 25° 9' 29.00"N Long.: 106° 46' 1.00"W, se debe aclarar que despegando por esta cabecera (27), hacia la cabecera 07, esta cuenta con diversos obstáculos como árboles y la parte un cerro que limita la operación para despegar.



Si el XB-RMM despegó de la cabecera 27 y recorrió $\frac{3}{4}$ de pista, despistándose a la derecha, esta operación hubiera sido de muy alto riesgo por tener terreno ascendente, pista pesada por terracería y enfrente de su dirección de vuelo zona montañosa. Por lo que despegar desde este punto como lo declaró el capitán en el acta número DGO/002-2023 esta operación fue de muy alto riesgo con visibilidad reducida, limitada únicamente a la iluminación que le producía la aeronave.



1.13. Información médica y patológica.

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

1.14. Incendio.

No se presentó incendio post impacto.

1.15. Supervivencia.

Debido a las características del accidente, uno de los pasajeros resulto con lesiones graves y los demás ilesos.

1.16. Ensayos e Investigaciones.

De la investigación de campo de la autoridad aeronáutica, asentada en el acta número DGO/002-2023, se desprende que la operación que si se realizó fue que la aeronave despegó desde la C07 y se despistó a su izquierda, según las huellas detectadas en el terreno.

NOTA: Como información relevante el aeródromo cuenta con una sola pista la cual solo se permite realizar de manera segura los aterrizajes por la cabecera 27 y los despegues desde la cabecera 07 ya que por las condiciones físicas (orográficas) no permiten realizar operaciones indistintamente y en su parte media tiene una curva, por lo que no es completamente recta la pista.

2. Análisis y Conclusiones

El accidente se suscitó el día 29 de marzo del 2023 y la Comandancia que realizó la primera investigación fue Durango; aunque existe el oficio 1.2.0.1.4.-0228/2023 emitido el día 30 de marzo del 2023, donde la Comandancia de DGO envía los documentos correspondientes a lo relacionado con el suceso al titular de la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación (DAAIA), éstos no fueron recibidos por ningún personal de la DAAIA, fue hasta el día 04 de noviembre del 2024, que este accidente es asignado al Investigador a Cargo de la DAAIA. Se solicita la información directamente a la Comandancia de DGO indicando que ya lo había enviado a área central de la Agencia Federal de Aviación Civil, sin que éstos compartieran o enviaran la información a la DAAIA para su seguimiento.



De acuerdo con las declaraciones del Piloto, indica que durante su carrera de despegue los vientos hicieron que se desplazara y saliera hacia la derecha del eje de la pista, lo cual no coincide debido a que los análisis de las condiciones meteorológicas de ese día indican que tenían viento calma o despreciable para la afectación de la operación.

Las condiciones meteorológicas al momento del accidente de acuerdo con las entrevistas era cielo mayormente despejado; ratificando dicha información por la aplicación ventusky <https://www.ventusky.com>, la cual mantiene una base de datos estadística por día, mes y año en un sitio específico.

La operación se realizó bajo las reglas de vuelo visual (VFR), es decir, la carrera de despegue fue de manera visual, únicamente se guiaban por la iluminación de la aeronave, sin embargo, este aeródromo no cuenta con ninguna ayuda en la iluminación de pista, que de acuerdo con la hora del accidente se suscitó a las 20:55 hora local (0255 UTC), cabe hacer mención que la hora de puesta de sol de acuerdo con el Manual de Publicación Información Aeronáutica, en la sección 2.7-5 y 2.7-6, es a las 19:13 hora local (0113 UTC), por lo que la operación se realizaba completamente sin iluminación externa, nocturno.

Respecto a lo declarado por el Piloto, la carrera de despegue lo realizó por la pista 27 con dirección hacia la 07, que, por razones de la orografía y la propia seguridad de las operaciones, no debió haber despegado con esa dirección debido a que al final de la pista 07 se tienen obstáculos (cerros y árboles muy cercanos) y por el lado contrario no hay obstáculos.

El momento de despegue, la pendiente de la pista 27 (negativa) no ayudaba a dicha operación. La pista 07 es la única que proporciona un despegue seguro para las aeronaves (pendiente positiva).

Esta "pista" inoperativa, presenta las siguientes características:

El de terracería, los despegues únicamente se pueden realizar por la Cabecera 07 y las idas al aire se complican por tener enfrente obstáculos orográficos

Los aterrizajes se deben realizar por la Cabecera 27, aunque la pendiente es negativa de 7° aunado a ser una pista pesada por ser de terracería.

A los costados de la misma existe la ladera de la montaña y desniveles orográficos.

De acuerdo con la base de datos del 26 de noviembre del 2024, publicada por la Dirección de Aeropuertos de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) en su portal oficial, indica que el aeródromo de Galancita su situación es de inoperativo desde marzo del 2003.

El Piloto de nacionalidad VER 1 contaba con una licencia de piloto privado de ala fija vigente, que con capacidad de operar aeronaves de hasta 5700 kg, Monomotor/Single-Engine Airplane, R.T.A.R Tierra/Land. Contaba con experiencia en el equipo Cessna 206 con 293:50 hrs.

La Comandancia del Aeropuerto de Durango (AFAC), al día siguiente del accidente emitió el oficio 1.2.0.1.4-0227/2023 donde se le notificó, mismo que acuso de recibido, y se daba de enterado que perdía los privilegios de la licencia hasta que en tanto LA COMISION INVESTIGADORA Y DICTAMINADORA DE ACCIDENTES DE AVIACION, determine las causas de este.

La Comandancia del aeropuerto de Durango, posterior al accidente (30-mar-2023) emite oficio dirigido al Piloto con asunto "Prohibición de funciones de vuelo", hasta en tanto la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de Aviación, determine las causas del accidente y presente también la revaloración médica determinada por el área médica correspondiente.

Los restos indican que el motor de la aeronave estaba trabajando al momento del suceso, una de las palas indica daños característicos de giro.



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.

“Decisión inadecuada al realizar un despegue visual nocturno con componente de viento de cola, en un aeródromo no controlado e inoperativo, lo que resultó en una excursión de pista, impactándose hacia la ladera derecha.”

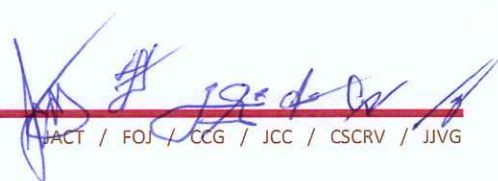
Fase: Carrera de despegue

Factores Contribuyentes:

- a) Intentar un despegue en una “pista inoperativa” con pendiente positiva (más de 8°) que presenta los obstáculos orográficos al final de la pista.
- b) Falta de conciencia situacional del Piloto al no considerar los peligros en la operación nocturna y con obstáculos en su trayectoria (árboles y cerro).
- c) Realizar un vuelo visual nocturno no autorizado sin apoyos visuales o ayudas a la navegación.

Atentamente
El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero


FACT / FOJ / CCG / JCC / CSCR / JJVG

Información confidencial.	
Área responsable:	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes / Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación
Datos testados:	Números de licencia, edad y nacionalidad del piloto
Fundamento jurídico:	Artículos 115, primer párrafo de la Ley General de Transparencia y acceso a la Información Pública
Fecha de resolución del Comité de Transparencia	12 de mayo de 2026