



GOBIERNO  
FEDERAL

SCT



DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN SOCIAL

México, D.F., a 15 de noviembre de 2011.

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA DE LA CONFERENCIA DE PRENSA OFRECIDA POR DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE, SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, CELEBRADA EN EL AUDITORIO DE ESTA SECRETARÍA.**

**EFREN GARCÍA GARCÍA, DIRECTOR GENERAL DE COMUNICACIÓN SOCIAL DE LA SCT .-**  
Muy buenas tardes.

Una vez más muchas gracias por su paciencia.

Como hemos acostumbrado en estas conferencias de prensa, el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Dionisio Pérez-Jácome Friscione, va a ofrecer una explicación y va a dar la palabra a las personas que lo acompañan para hacer precisiones de carácter técnico.

Quisiera destacar que lo acompañan el Controlador Aéreo, Rodolfo Olivares Castro, quien es Director General Adjunto de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM); está el Capitán Piloto Aviador y Licenciado Gilberto López Meyer, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares; se encuentra también el Maestro Felipe Duarte Olvera, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y, el Licenciado Héctor González Weeks, Director General de Aeronáutica Civil de la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Secretario, muchas gracias.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE, SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.-** Muy buenas tardes, amigas y amigos de los medios de comunicación.

Nuevamente muchas gracias a todos por su asistencia.

El día de hoy dividiremos la participación en dos partes.

En la primera presentaremos avances iniciales en el proceso de investigación, reiterando que sus conclusiones serán producto de un proceso complejo, que requiere del tiempo, el profesionalismo y el rigor necesarios para que sea exhaustiva, objetiva y transparente.

Un equipo multidisciplinario de expertos nacionales e internacionales trabaja para conseguir estos objetivos.

Cumpliremos a cabalidad las instrucciones que hemos recibido del Presidente de la República, Felipe Calderón Hinojosa.

En la segunda parte presentaremos las curvas de nivel que muestran la elevación del terreno a lo largo de la ruta y en el lugar del accidente.

Con respecto a los avances de la investigación, nos referiremos primero al mantenimiento de la aeronave y después abordaremos algunos testimonios sobre las condiciones meteorológicas que imperaban en la zona del incidente.

En los primeros días de la investigación se ha tenido acceso documental a los registros de mantenimiento de la aeronave Eurocopter Súper Puma, modelo AS332L, matrícula XC-UHM, con

número económico TPH06 y número de serie 2127, de los que se puede reportar de manera preliminar lo siguiente:

Dichos documentos muestran presumiblemente que el mantenimiento que se realizó al helicóptero a lo largo del tiempo que se conforme a los Manuales de Mantenimiento expedidos por el fabricante, así como a los boletines de servicio y a las directivas de aeronavegabilidad emitidas por las autoridades aeronáuticas, tanto nacionales como internacionales.

Estos documentos son necesarios para que un helicóptero cuente con certificado de aeronavegabilidad vigente, como era el caso del Súper Puma XC-UHM.

Se ha identificado que en la administración de la aeronave se elaboraron programas anuales de mantenimiento, a los que se les dio cumplimiento y fueron llevados a cabo por personal certificado y calificado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Los documentos también indican que el Programa de Mantenimiento clasifica sus actividades por tiempo, calendario y por horas de vuelo.

La aplicación de dicho programa se realiza según lo que ocurra primero.

Por su parte, el personal encargado del mantenimiento, tanto de los motores Turbomeca como de la aeronave Eurocopter, recibe capacitación en Francia y en los Estados Unidos, entre otros países, en centros de instrucción especializados.

Se considera relevante mencionar que algunos componentes requieren que se les proporcione mantenimiento en talleres autorizados por el mismo fabricante, los cuales están certificados por autoridades internacionales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, para garantizar los estándares de seguridad y calidad correspondientes. Estos componentes específicos de helicópteros XC-UHM, recibieron el mantenimiento correspondiente en los talleres autorizados.

Se pudo constatar que el helicóptero siniestrado recibió un servicio programado de 100 horas entre el 4 y 6 de noviembre de 2011. En él se incluyeron actividades como revisión, limpieza e inspección de los diferentes componentes de los rotores, control de nivel de vibración, revisión por dilución del aceite, inspección y limpieza de los detectores de partículas magnéticas, revisión de álabes de los motores por erosión o daños y revisión de las marchas del generador e inspección general del cableado eléctrico, entre otros.

La aeronave también recibió mantenimiento programado de 500 horas del primero de enero al 12 de abril de 2011. Durante este mantenimiento se llevaron a cabo, entre otras, las siguientes tareas:

Se realizó una inspección detallada de todas las partes y componentes de la aeronave.

Inspección de las sujeciones del motor.

Revisión y prueba de todos los componentes eléctricos y electrónicos.

Se efectuaron las correspondientes pruebas operacionales en tierra de todos los sistemas, incluidos los niveles de vibración.

Se efectuaron dos vuelos de prueba para garantizar su óptimo funcionamiento.

También se constató, de manera preliminar, que ambos mantenimientos fueron realizados conforme a los parámetros del fabricante de la aeronave.

Como se ha informado hasta ahora, durante la investigación se ha seguido el protocolo establecido en el anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional, lo que implica que continuarán las actividades de revisión de los registros de mantenimiento, de forma que se cumpla a cabalidad con lo que indica dicho anexo.

En término de los testimonios que se han recabado al momento, repito, siguiendo el protocolo del anexo 13 de la OACI, se informa lo siguiente:

-Al día de ayer se contaba con cuatro testimoniales. En los cuatro se menciona que las condiciones meteorológicas en la zona del siniestro se encontraban deterioradas por niebla o neblina. Inclusive uno de ellos reportó que ese día se había presentado lluvia ligera por la mañana.

Los cuatro testimonios se suman a las evidencias de las imágenes satelitales presentadas a ustedes en días pasados, y refuerzan la hipótesis de que los fenómenos meteorológicos presentes, pudieron haber sido un factor contribuyente al accidente.

Dichos testimonios también se pueden considerar consistentes con la información reportada anteriormente, en el sentido de que el 11 de noviembre entre las 8:00 y las 9:00 horas en el área serrana, se presentaban capas de nubosidad a baja altura y reducción de visibilidad.

Para recabar la información de testigos, la investigación requiere de un protocolo establecido en el anexo 13 de la OACI, como señalé anteriormente.

A este momento, ésta es la información que se puede proporcionar sobre los testimoniales, mismos que continuarán siendo recabados.

En cuanto a las curvas de nivel de la orografía, que indican el perfil de elevación sobre el nivel medio del mar, en unos momentos podrán observar ustedes las cartas que muestran las elevaciones del terreno que están alrededor de la trayectoria seguida por el XE UHM, desde el Campo Militar Marte hasta el lugar del accidente.

En la presentación se realizará un ejercicio que permitirá contrastar las zonas bajas con las zonas altas, en las trayectorias disponibles para ejecutar la operación de vuelo hacia la ciudad de Cuernavaca, de acuerdo con la altitud seleccionada para el ejercicio.

Para que nos explique de manera detallada las cartas orográficas, cedo la palabra a Rodolfo Olivares Castro, Director General Adjunto de SENEAM.

**RODOLFO OLIVARES CASTRO, DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO.-** Muchas gracias, señor Secretario, muy buenas tardes a todos, les agradezco mucho su atención.

El día de hoy vamos a referirnos a la orografía del terreno del Valle de México y sus alrededores. Primeramente sería bueno que bajáramos la luz, tal vez, para tener una mejor apreciación de las diapositivas.

Vamos a explicar lo que una curva de nivel nos va a demostrar. Primeramente estamos viendo una carta orográfica, en donde podemos identificar perfectamente el valle de la Ciudad de México; como ustedes saben, el valle de la Ciudad de México es un antiguo seno de un lago, de tal manera que encontramos muchas partes con un nivel muy, muy parejo, como si fuera un fondo; es, efectivamente, un fondo de un lago.

Vamos a identificar en estas diapositivas algunos lugares, lo que nos vamos a ubicar conforme a las imágenes que hemos visto más adelante; por favor.

Una curva de nivel se caracteriza porque en las prominencias, como el Cerro de la Estrella, que estamos viendo en este momento, la curva de nivel más gruesa es la que representa la elevación que estamos observando en los números negros, estos números negros están expresados en unidades de medida en pies, unidades de medida que utilizamos en la aviación para identificar las elevaciones, alturas o altitudes. Un pie es igual a casi un tercio de un metro, son 330.48 centímetros, de tal manera que vamos a observar lecturas en pies.

Vamos a identificar, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en esta parte, con su elevación en siete mil 300 pies; el Cerro del Peñón en frente, con siete mil 400 pies. Posteriormente, el Cerro de la Estrella, por todos nosotros conocido, al sur del aeropuerto de la Ciudad de México; en la zona de Iztapalapa, el volcán Teuhtli, que se encuentra al sur de la Ciudad de México, yendo hacia Cuernavaca, lo observamos del lado izquierdo; Topilejo, Xochimilco, Estadio Azteca, los Viveros de Coyoacán y finalmente el Campo Marte, los ponemos como referencia de la trayectoria que la Aeronave XC UHM el 11 de noviembre describió hacia su destino final que fue el punto de impacto cerca del Cerro Ayaqueme.

Estamos observando, estamos ilustrando ahora la trayectoria que hemos visto ya en el radar, esta trayectoria está perfectamente "ploteada" con la trayectoria del radar, cómo la Aeronave XCUHM se desempeñó de terreno bajo en la ciudad, al oeste de la ciudad, pasando a través del Estadio Azteca; posteriormente se dirigió hacia el sureste pasando cercano del Volcán Teuhtli, en una de sus faldas, continuó hacia terreno un poco más bajo llegando al punto al Cerro Ayaqueme, en donde fue la zona del impacto.

El día de ayer hemos encontrado con mediciones más precisas, con mediciones por GPS, mediciones por posicionamiento global, las elevaciones del impacto. El primer impacto se midió a 9 mil 17 pies y la última parte del impacto a 9 mil 108 pies. De tal manera que tomamos un punto promedio de 9 mil 62 pies en el impacto.

Estas mediciones son más precisas, ya que en los primeros momentos las mediciones se hacen con instrumentos barométricos, los cuales presentan el error de la presión atmosférica. Son cuestiones físicas.

Vamos a hacer un ejercicio, en este momento y por instrucciones del señor Secretario, hicimos un ejercicio para comparar las elevaciones, lo más bajo y lo más alto del valle. Vamos a llenar todo este valle con un material equis, puede ser arena, puede ser cualquier material que nos dé la idea de que es un plano y vamos a subir el terreno de la Ciudad de México a la elevación de 9 mil 62 pies.

Esto es exactamente lo que estábamos observando, pero ahora con un plano completamente nivelado a 9 mil 62 pies. De tal manera que la ruta, esto es el Campo Militar Marte, toda la ruta, el trayecto, estamos observando los Viveros de Coyoacán, el Estadio Azteca, en donde posiblemente pudo haber tomado la ruta tradicional hacia Topilejo, ésta es la ruta del plazo de Topilejo, aquí hay un punto que se llama "El guarda", está la caceta de la Carretera Federal hacia Cuernavaca y, como ustedes pueden observar, el terreno se agresta, pero es la trayectoria que normalmente, nominalmente siguen todas las aeronaves que van hacia el sur, hacia Acapulco, hacia Cuernavaca, de manera visual.

La aeronave XC UHM continúa de frente, hace este pequeño viraje, en esta parte de la trayectoria, hasta llegar a las faldas del Volcán Ayaqueme.

Ésta es una imagen un poco más amplia, una imagen en donde estamos observando el Valle de México y el Valle de Cuernavaca, con todas las colinas que se encuentran en la Sierra del Ajusco, las montañas que hemos descrito anteriormente; podemos encontrar la ubicación del Aeropuerto de la Ciudad de México, el Lago Nabor Carrillo, el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca, el Aeropuerto de Toluca, por este lado.

Y vamos a hacer el mismo ejercicio, vamos a subir el terreno, vamos a poner un material en el terreno para que se ubique a 9 062 pies.

Nuevamente observamos que toda la parte montañosa divide perfectamente el Valle de la Ciudad de México con el Valle de Cuernavaca.

De tal manera, que la trayectoria que descubrió el XC UHM el día 11 de noviembre lo llevaba muy cercano a estar completamente fuera de elevaciones.

Con esto concluyo la presentación, señor Secretario.

Muchas gracias.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Muchas gracias, Rodolfo.

Reitero que la información que hemos venido dando a conocer es de carácter preliminar, con base en las evidencias disponibles hasta el momento.

Será el Comité de Coordinación de Investigación del Siniestro, quien en su momento dará a conocer los reportes que se deriven de las investigaciones.

En este contexto continuaremos avanzando en la investigación de manera exhaustiva y seguiremos informando con transparencia a la opinión pública sobre los avances.

Muchas gracias.

**EFRÉN GARCÍA GARCÍA.-** Gracias, señor Secretario.

Ahora vamos a iniciar la sesión de preguntas y respuestas, comenzando por favor, con Félix Muñoz, de Radio 13.

**PREGUNTA.-** Señor Secretario, muy buenas tardes.

Nos ha hablado a cerca del mantenimiento que le dieron a la aeronave. ¿Pero ustedes garantizan que las piezas que se les pusieron, las que les cambiaron, las que les quitaron, etcétera, fueron de buena calidad o por ahí se pueden encontrar riesgos de que fueran, por decirlo así, marcas patito lo que le pusieron a esa aeronave?

Gracias.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Antes de pasarle la palabra al Capitán López Mayer, reitero lo que señalé hace un momento. Tenemos la información documental del mantenimiento que se le dio tanto por las 100 horas, es un mantenimiento programado de 100 horas en este mismo mes de noviembre y a principios de año de 500 horas.

Es la información que tenemos hasta ahora, digamos, cumple con la normatividad.

Debo decir que toda la información a detalle y todo lo que se desprenda del mantenimiento, así como del resto de los grupos de trabajo que describimos hace un par de días va ser precisamente objeto de análisis, de investigación a fondo.

Como mencioné, en algunos casos, cuando se requiera enviaremos las piezas a laboratorios especializados para obtener un dictamen preciso de la condición en la que se encontraba.

Le paso la palabra al Capitán López Meyer, para complementar.

**GILBERTO LÓPEZ MEYER:** Gracias, señor Secretario.

El tema de los registros de mantenimiento es uno de los temas más cuidadosos que deben ser analizados en la investigación de un accidente.

En la primera revisión documental que se ha hecho se ha encontrado que se habían aplicado los programas, los procesos, los protocolos de mantenimiento en los servicios que se habían hecho a la aeronave, tanto el último de 100 horas, como el penúltimo de 500 horas.

El servicio de 500 horas es un servicio mayor, es un servicio que se hace de manera muy profunda, prácticamente se revisa toda la aeronave.

Obviamente esta es una primera capa, un primer nivel de revisión y todo lo que se tiene hasta este momento de forma preliminar indica que todo se hizo de acuerdo a lo establecido.

Hay que profundizar más en la búsqueda y hay que ir tarea por tarea en la documentación que se hizo de cada tarea de mantenimiento y de cada pieza que se instaló en la aeronave, cada refacción, cada componente para rastrear la historia de ese componente y efectivamente verificar que el mismo cumplía con las normas de diseño, etcétera, etcétera.

Afortunadamente en la aviación, todas las piezas y componentes que tienen un involucramiento con la aeronavegabilidad, con la capacidad de volar de la aeronave son rastreables, tienen un número de serie, tienen un número de parte, tienen unas etiquetas y una documentación, tienen unas especies de actas de nacimiento, unas etiquetas que permiten rastrear la vida. Pero ese es un proceso bien largo y complejo que llevará su tiempo y que va avanzando por niveles hasta llegar al más mínimo detalle. Estamos en una primera etapa de investigación en ese sentido. Gracias.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Muchas gracias.

**EFRÉN GARCÍA GARCÍA.-** Gracias, Capitán. Y ahora continuamos con la pregunta de Margarita Solís, de El Financiero.

**PREGUNTA.-** Buenas tardes. Ya lo comentaron en días anteriores de las revisiones de la flota actual aérea para la Presidencia y altos funcionarios, quiero saber si con lo que han estado viendo en estos resultados ya están preparando o están considerando un esquema para hacer la revisión profunda de cada una de estas aeronaves o si se está considerando cambiarlas a pesar de que nos explicaba el Capitán de que tienen un muy buen mantenimiento, que las horas son considerables para continuar a pesar de su etapa de vida, pero si tal vez se pueda estar considerando ya cambiar la flota.

Y, a lo mejor es mucho detalle, pero si pudieran tener una cifra estimada de la inversión que se requeriría para nuevas aeronaves. Gracias.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Bueno, en términos generales quisiera señalar que el mantenimiento que se le da, al igual que hemos demostrado para esta aeronave en particular, al resto de las aeronaves al servicio de la Presidencia, cumplen con los diversos programas de mantenimiento como los que hemos señalado de las 100 horas, de las 500 horas bajo los más estrictos estándares normativos.

Estamos siguiendo la normatividad internacional y digamos, se ha venido dando el mantenimiento a dichas aeronaves.

En cuanto a la posibilidad de renovar la flota, se ha venido haciendo en la medida de las posibilidades presupuestarias. Se adquirieron un par de nuevos helicópteros en esta administración. Eso, por cierto, explica lo que mencionamos el día de ayer, el que se recorra la matrícula de TPH número, TPH, y bueno, es un factor que depende de la disponibilidad presupuestaria.

Le paso la palabra al Subsecretario Duarte.

**FELIPE DUARTE OLVERA.-** Sí, nada más. Buenas tardes. Margarita compartir que la flota de Presidencia de la República cuenta con certificado de aeronavegabilidad vigente, cada una de las aeronaves que tiene y esto implica que los aviones, que las aeronaves están en condiciones de estándares operativos para ser utilizados.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Gracias. Adelante.

**EFRÉN GARCÍA GARCÍA.-** Gracias. Ahora continuamos con Lilian Cruz, de Reforma, por favor.

**PREGUNTA.-** Buenas tardes Secretario, funcionarios.

Capitán, mucho se nos explicó en el pasado de las famosas directivas de aeronavegabilidad. En el caso de este helicóptero hubo alguna directiva en el pasado que pudiera presumir que se tuviera que cambiar o que hubo algún problema mecánico con alguna de las piezas de la aeronave? Esa sería la primera pregunta.

La segunda. ¿Cuántos helicópteros y cuántos aviones tiene el gobierno en funciones en este momento?

Y también una más en relación a quién hizo estas, ya decían ustedes que esto es parte de la investigación, pero ¿quién hizo estos servicios de mantenimiento mayor y menor? Fue la propia ¿cómo se llama la empresa esta de motores? Eurocopter, o fue un tercero, porque es muy común que también se ofrezcan servicios de terceros para las reparaciones.

Gracias.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** En primera instancia le cedo la palabra al capitán López Meyer.

**GILBERTO LÓPEZ MEYER.-** Gracias.

De la información que tenemos, Lilian, disponible en esta primera etapa de revisión documental del mantenimiento, se han tenido los datos de que en el servicio de 500 horas, hace seis meses, se le aplicaron diversas directivas y boletines de servicios, directivas de aeronavegabilidad y boletines de servicios.

En la siguiente etapa vamos a revisar una por una, para determinar específicamente cuáles eran, qué se hizo en cada una de ellas, qué tareas de mantenimiento, y si alguna de ellas, efectivamente, como usted lo señala, pudiese haber tenido relación con alguna circunstancia, pudiese haber tenido relación con alguna circunstancia involucrada en el vuelo de la aeronave, porque hay muchas directivas que no tienen que ver con el vuelo de la aeronave, hay directivas para mejorar el sistema de frenos, por ejemplo, eso no es relevante en la investigación de un accidente que ocurrió en vuelo, por decir un ejemplo, pero sí, efectivamente, esa es parte de la investigación futura ya más específica.

Por lo pronto, la evidencia que tenemos documental, establece presumiblemente que sí le fueron aplicados boletines y directivas en el servicio de mantenimiento mayor de las 500 horas.

No recuerdo la cantidad exacta de directivas, pero sí hay registro de la aplicación.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Y podemos abundar más adelante en este tema.

En cuanto al número de aeronaves, le paso la palabra al Subsecretario Duarte. Adelante.

**FELIPE DUARTE OLVERA.-** Con todo gusto. Lilian, tenemos en el país una clasificación de tres tipos de aeronave, las matrículas XA, que son comerciales; las matrículas XB, que son privadas, y las matrículas XC que son de gobierno. Tenemos 429 aeronaves registradas con matrícula XC, esto implica que son aeronaves de todos los gobiernos, no sólo el Gobierno Federal.

**EFRÉN GARCÍA GARCÍA.-** Gracias. Ahora continuamos con la pregunta de Atzayael Torres, de Excelsior, por favor.

**PREGUNTA.-** Hola, qué tal, buenas tardes. Me gustaría preguntarles si ya tienen alguna información acerca de las primeras investigaciones que están haciendo los expertos internacionales, sobre todo los que vienen por parte de la FAA, y si fuera posible que en algún momento ellos, si tienen contemplado que en algún momento ellos también nos ofrezcan alguna conferencia para poder hablar directamente con ellos.  
Y bueno, gracias.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Le paso la palabra al Capitán López Meyer.

**GILBERTO LÓPEZ MEYER.-** Muchas gracias. Hemos estado trabajando junto con los investigadores extranjeros en estos primeros días de la investigación, hemos obtenido conjuntamente una gran cantidad de datos de campo. La etapa primaria de la investigación es recolección de datos, ¿por qué? Porque es muy importante recolectar todos los datos y toda la información posible lo antes posible, porque con el transcurso del tiempo el sitio del accidente se empieza a degradar, ¿por qué? Porque llueve, porque hay aire, porque hay humedad, porque puede contaminarse la escena.

Esa investigación de campo en principio no está dirigida a emitir conclusiones; sino a levantar datos. Y ellos nos están ayudando fundamentalmente con su experiencia, con su conocimiento y con algunas herramientas tecnológicas de medición al levantamiento de datos.

Posteriormente, eventualmente nos ayudarán al proceso de análisis y eventualmente a las conclusiones.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Adelante.

**EFRÉN GARCÍA GARCÍA.-** Gracias. Continuamos con Marcos Médano, de El Universal.

**PREGUNTA.-** Muy buenas tardes. Son dos preguntas.

La primera, acaban de comentar que las piezas que se han encontrado van a ser analizadas para comprobar las hipótesis que están estableciendo.

Mi pregunta es si estas piezas se van a analizar aquí en el país o se van a enviar al extranjero.

Y una más. Retomando un poco de lo que mencionaba ayer sobre la averiguación de la PGR, sobre el twittero que subió un mensaje, me gustaría saber si esta averiguación que integró la PGR será integrada a las investigaciones que ustedes están llevando a cabo o es totalmente ajena.



**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Le paso para la primera pregunta la al Capitán López Meyer.

**GILBERTO LÓPEZ MEYER.-** Gracias. Sí tenemos pensado enviar a laboratorios diversas piezas. Probablemente enviemos alguna pieza de los motores, aunque la evidencia de que los motores estaban operando normalmente es muy suficiente, diría yo.

Sin embargo, probablemente enviemos algunas piezas de los motores; seguramente enviaremos algunos componentes electrónicos, hay un sistema de navegación satelital instalado en la aeronave, que queremos que se revise. Hay un sistema que se vincula con el sistema radar, el que ya se ha mencionado: el *Transponder*, queremos que se revise.

Y efectivamente, algunas de esas revisiones tendrán que ser en el extranjero, porque no se cuenta en nuestro país con el laboratorio para ese modelo de ese equipo. Eso se verá en los próximos días y semanas. Creo que eso contesta su pregunta.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Con respecto a la PGR, así como con otras dependencias y agencias del Gobierno Federal, mantenemos una estrecha coordinación en esta investigación, estaremos, por supuesto, integrando los expedientes correspondientes, cada uno en el ámbito de su competencia para dejar debidamente documentado todo lo que se hizo a lo largo de este proceso de investigación.

**EFRÉN GARCÍA GARCÍA.-** Gracias, Secretario.

Continuamos con Salvador Guerrero, de El Sol de México.

**PREGUNTA.-** Gracias. Buenas noches. Son tres preguntas básicamente.

La primera sería para el Capitán López Meyer, que con su experiencia nos pudiese decir: ¿Si existe alguna presión para los pilotos para que vuelen a pesar de las condiciones, dado que tienen ellos la libertad de hacerlo en los vuelos visuales?

Segundo. ¿Si es que de alguna manera dentro de la modernización para el próximo año se contempla que las aeronaves usen instrumentos y ya un plan de vuelo establecido como un pronóstico?

Esas serían básicamente las preguntas.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Adelante, Capitán.

**GILBERTO LÓPEZ MEYER:** No tenemos conocimiento alguno de ninguna presión sobre estos pilotos para realizar vuelos. Yo debo decirle que la flota aérea de la Presidencia de la República, en mi opinión, es probablemente la mejor flota aérea del país.

Yo le diría, por ejemplo, un dato interesante. Los pilotos del Estado Mayor Presidencial reciben el doble de adiestramiento que exige la norma.

Eso no es un tema menor, es un tema que habla de una consistencia y seriedad en la operación. Pero eso es un dato nada más.

Por supuesto, si usted recordará, el grupo de factores humanos, que es uno de los grupos que se integraron; entre otras cosas hace ese trabajo. Busca indagar los procesos, el ambiente laboral, los procesos de entrenamiento, el entorno familiar de los pilotos para entender el comportamiento del ser humano en el proceso de las operaciones aéreas. Pero realmente estamos en una etapa muy temprana.

En principio, yo le diría que en mi conocimiento y en mi experiencia la operación en general y particularmente en esta flota es una operación de muy altos estándares.

Hasta ahí lo dejo.

**PREGUNTA.-** ¿Podiera haber exceso de confianza?

**GILBERTO LÓPEZ MEYER.-** No lo sabemos. Es decir, le mentiría si le dijera que en este accidente estuvo involucrado, no lo sabemos.

Es un tema muy difuso y, sobre todo, en este momento.

De los instrumentos. Mire, si a los helicópteros se les obligara a volar siempre bajo las reglas de vuelo por instrumento no habría helicópteros.

Precisamente los helicópteros se justifican gracias a la enorme flexibilidad operativa que tienen de volar en condiciones y bajo reglas de vuelo visual de un lugar A, a un lugar B.

Es decir, es precisamente esa flexibilidad operativa la que justifica la operación de los helicópteros.

**EFRÉN GARCÍA GARCÍA.-** Gracias Capitán, gracias Secretario.  
Ahora continuamos con Alejandro Domínguez, de W Radio.

**PREGUNTA.-** Buenas tardes.

Yo les preguntaría: ¿Si a pesar de que era un vuelo visual, no existe la posibilidad de que estos helicópteros tengan alguna alarma o un sensor que le indicara al piloto que se estaba acercando a la tierra, cuando se acercaba al cerro?

Y la segunda pregunta sería: ¿Si es que esta investigación se está haciendo de manera paralela a la del accidente del helicóptero que era propiedad del Estado de México y cuándo tendremos resultados de esa investigación?

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Le paso para la primera parte de la pregunta al Capitán López Meyer.

**GILBERTO LÓPEZ MEYER.-** Todos los sistemas de navegación de una aeronave y como ésta, por ejemplo; están hechas para que el piloto pueda saber en todo momento en dónde está y hacia dónde va.

Evidentemente cuando una aeronave no está donde debe de estar y por eso se impacta con algo, algo sucedió.

O falló algo, máquina, ser humano, la interacción entre ambos, no lo sabemos en este momento, eso es precisamente lo que tenemos que conocer, que investigar, pero no es un tema de un solo instrumento. En realidad es un tema de un sistema complejo en que el intervienen variables tecnológicas y variables humanas, como lo hemos explicado en otras ocasiones.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Bueno, con respecto a la segunda parte, son por supuesto accidentes independientes. El registrado el 21 de octubre de 2011 se cuenta con un informe preliminar del accidente y se continúa el proceso de investigación. Hasta el momento no se ha cerrado ninguna línea de investigación. Se tienen involucrados a los investigadores de accidentes del fabricante del helicóptero, en este caso era Augusta Westland, y de los motores Pratt & Whitney, canadiense.

Y derivado de la complejidad normal de este tipo de investigaciones y del proceso de análisis de los componentes en laboratorios especializados, pues digamos, están llevándose a cabo dichos análisis y en su momento estaremos emitiendo el dictamen final.

**EFRÉN GARCÍA GARCÍA.-** Gracias Secretario, por lo pronto tengo registrada como una última pregunta a Miriam Posada, de La Jornada. Por favor.

**PREGUNTA.-** Buenas tardes. Dos precisiones. A mí me gustaría saber la altura del cerro en el que se estrelló el helicóptero y también, si iba en una trayectoria relativamente limpia, qué están suponiendo que pasó, que era tal el nivel de nubosidad que no alcanzó a distinguir el cerro o que no figuraba en el radar del piloto, esta montaña.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Le paso la palabra al Director General Adjunto del SENEAM. Adelante Rodolfo.

**RODOLFO OLIVARES CASTRO.-** Muchas gracias. Miriam, la altura del cerro, la altura de la cima del Cerro Ayaqueme, en donde fue el impacto. Si me hacen favor de poner la penúltima, de ir atrás en la presentación.

Acá la tenemos mostrada, la cima de 9 mil 487 pies.

En cuanto a la trayectoria que presumía, que mostraba la aeronave, presumiblemente y en todos los vuelos visuales estaba siguiendo mejores condiciones, estaba buscando mejores condiciones de visibilidad, posiblemente estaba buscando estar fuera de nube. En estas áreas altas las nubes se convierten, en contacto con el terreno se convierten en algo parecido a la niebla, a la neblina. Posiblemente estaba buscando mejor terreno. Es lo que hasta este momento estamos, tenemos de información y conforme vayan avanzando las investigaciones llegaremos a las conclusiones de por qué estaría buscando una ruta distinta.

**DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE.-** Gracias.

Si no hay ninguna otra pregunta, les agradecemos. Bueno, gracias, en este caso solamente vamos a tratar este tema y posteriormente, con todo gusto, responderemos sus preguntas sobre otros temas.

Muchas gracias y buenas tardes.

--o0o--