

TRANSCRIPCIÓN DOCUMENTAL

Evidencia 001 (E-001)

LTK_audio.mp3

Caso relacionado:

Accidente Learjet 45 XC-VMC

4 de noviembre de 2008

Tipo de documento:

Transcripción de registro de audio institucional recuperado.

Fuente de la evidencia:

Archivo identificado como LTK_audio.mp3, originalmente publicado en el sitio web de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recuperado mediante Internet Archive (Wayback Machine).

Duración del audio: 41 minutos 09 segundos

Estado de conservación:

Evidencia recuperada y preservada dentro del expediente documental XC-VMC

Nota metodológica

La presente transcripción se concentra en las intervenciones de los expositores y participantes de la conferencia registrada en el archivo LTK_audio.mp3.

Los segmentos de audio reproducidos durante la presentación (incluyendo comunicaciones aeronáuticas, grabaciones de control de tránsito aéreo u otros materiales sonoros incorporados por los ponentes) no fueron transcritos de manera íntegra y pueden consultarse directamente en la grabación original.

Para la verificación completa del contenido se recomienda la consulta simultánea del audio recuperado.

Expediente documental XC-VMC

Evidencia 001 (E-001)

Fecha de elaboración de la transcripción: 18 de junio de 2026

(De acuerdo a lo mencionado en esta conferencia, la misma se llevó posterior al evento, con diferencia de un día, ya que se refieren “al día de ayer”).

Buenas tardes nuevamente, muchas gracias por atender esta convocatoria para la conferencia de prensa. A continuación el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Doctor Luis Téllez Kuenzler hará uso de la palabra.

Muy buenas tardes señoras y señores de los medios de comunicación, cumpliendo con nuestro compromiso de proporcionar la información relacionada con el lamentable accidente de la aeronave que transportaba el día de ayer al Secretario de Gobernación y a un grupo de funcionarios federales, vamos a presentar a ustedes las imágenes y las comunicaciones

captadas por el centro de control de tránsito aéreo de México que muestran de manera clara y contundente las trayectorias, altitudes y velocidades de la aeronave involucrada, así como de las otras aeronaves que se encontraban en ese sector del espacio aéreo, así mismo podrán ustedes escuchar en tiempo real las comunicaciones efectuadas entre los servicios de tránsito aéreo y el avión accidentado.

(Referencia documental: Primera mención de la expresión “esta es una información que jamás - 01:09)

Quisiera, señoras y señores de los medios de comunicación, comentarles que **esta es una información que jamás se había proporcionado en el caso de un accidente de nuestro país**, pero debido a la transparencia con la que el Presidente Calderón nos responsabilizó en seguir las investigaciones, estamos proporcionándoles a ustedes, hoy día, para que esta información, para que el público mexicano conozca exactamente qué sucedió cuando el avión en el que viajaba el Secretario de Gobernación se acercó a la Ciudad de México.

Al final de la conferencia tendrán ustedes acceso a las imágenes digitales que en este momento vamos a presentar y les darán una versión que detallada de la trayectoria de vuelo y de los intercambios que hubo entre el piloto del avión y la torre de control.

Creo que este es un ejercicio muy importante en materia de transparencia, en materia de responsabilidad de informar al público mexicano de lo que sucedió en el lamentable accidente del día de ayer.

Está a mi derecha el Capitán Gilberto López Meyer que ustedes ya conocen y a mi izquierda está el ingeniero Agustín Arellano Rodríguez quien hará la explicación de la información del radar y de la información de el intercambio entre el piloto y la torre de control que presentaremos a continuación.

Adelante por favor Agustín.

Muchas gracias señor Secretario, buenas tardes señoras y señores de los medios de comunicación, la información que vamos a proporcionarles el día de hoy, es una información que está obtenida de los elementos operativos que funcionan permanentemente en el centro de control de tránsito aéreo de la Ciudad de México y que garantiza los datos de radar, es decir, el video que va a ser presentado y las comunicaciones entre el piloto y el controlador. ¿Por qué es importante estos elementos como iniciales en el proceso de la investigación? Primero porque estas grabaciones desmienten las versiones que indican que hubo comunicaciones del piloto declarando una emergencia en la aeronave. Y lo van a escuchar puntualmente. También que la aeronave tenía tráfico antes y después de ella, por lo tanto no tenía ni un tratamiento de excepción, ni una conducción o manejo especial. Enseguida que la aeronave cumplió con los reportes de posición autorizados por los servicios de control de tránsito aéreo, luego que las trayectorias, altitudes y velocidades de la aeronave se encuentran dentro de las normas establecidas en los procedimientos de llegada al aeropuerto de la Ciudad de México. También veremos que los datos mostrados en la grabación no pueden ser manipulados porque hay códigos *eyectados* de seguridad en el tiempo del sistema que no permiten su manipulación, y también vamos a ver que es necesario precisamente que estos datos iniciales nos permitan continuar con la investigación para analizar y diagnosticar las causas probables de este accidente.

Así que vamos a empezar de dos formas, primero: vamos a dar una explicación lámina por lámina de la secuencia de eventos que ustedes van a ver puesto que entendemos que la presentación de dato radar puede ser para la mayoría de ustedes una primera ocasión y tendríamos que explicar puntualmente qué es lo que están viendo, qué información es la que van a tener en la pantalla. Y posteriormente cuando hayamos quedado claros, daremos una revisión completa a la grabación tanto de dato radar como de comunicaciones entre la

aeronave y los servicios de control de tránsito aéreo. Así pues, vayamos entonces a la presentación número uno, en esta presentación que tienen ustedes en las pantallas, pueden observar lo que un controlador de tránsito aéreo tiene como elementos para llevar a cabo su trabajo que es información de radares que está dada por los puntos y las etiquetas que ven en color azul. Un video mapa de fondo que señala las limitaciones orográficas y las altitudes mínimas de monitoreo en los diferentes sectores que son las líneas más delgadas azules, el área terminal de México, que son círculos concéntricos que ven en el centro de la pantalla y la trayectoria que sigue una aeronave desde un punto inicial de aproximación que es San Mateo, que está señalando con el cursor blanco.

Pregunta de otra persona: ¿en dónde está San Mateo?

Respuesta del ponente: San Mateo está, para que ustedes entiendan, en..aproximadamente, en Valle Dorado y en la Sección de Arboledas . En esa posición orográfica de el Estado de México se encuentra esa radio facilidad que permite que las aeronaves inicien el procedimiento final de aproximación y aterrizaje en las pistas cinco del aeropuerto de la Ciudad de México, que son las pistas que se utilizan el ochenta y dos por ciento del tiempo, cuando opera el aeropuerto de la Ciudad de México. De tal suerte que además tendremos pues, la información del radar y para empezar vamos a decir cómo opera un radar: un radar tiene dos características principales, una, la que se denomina radar primario y que es el impacto de una señal electromagnética sobre el fuselaje de la aeronave para que con la energía que rebota de ese fuselaje, nosotros podamos detectar que hay un elemento en movimiento en el aire. Y una segunda parte de la información es la que denominamos radar secundario, que es la que dialoga con la aeronave y la aeronave le informa cuál es su matrícula, qué altitud está volando de acuerdo con la indicación que lleva en la aeronave y qué velocidad tiene en ese momento. Así que la etiqueta que ustedes están viendo ahí de color azul, contiene en la primera línea el elemento de la identificación de la aeronave, en la segunda línea a la altitud a la que está volando la aeronave y la tercera línea, la velocidad que tiene y el tipo de avión que representa. De tal suerte pues que para hacer la representación en este momento, vamos a complementar esta primera lámina diciendo que se inicia el proceso de aproximación final de la aeronave XC doble vv mc, que es la aeronave en cuestión, sobre el fijo inicial de la radio facilidad de San Mateo para llevar a cabo un procedimiento de aproximación ILS DMEa la pista cero cinco derecha del aeropuerto de la Ciudad de México. Al mismo tiempo podemos comprobar que esta secuencia de aproximación está siendo ya utilizada por todas las aeronaves que se encuentran en el área, es decir, hay aeronaves que van más adelante de la aeronave que se accidentó y hay aeronaves que vienen posteriores a la misma conformando un flujo regular, eficiente, con separación y altitud ordenada que permite que el aeropuerto de la Ciudad de México, tenga llegadas regulares aproximadamente cada minuto, treinta segundos.

También tenemos que explicar que la hora que está en la parte superior derecha de esta grabación , es una hora que está relacionada con el meridiano de Greenwich, y esta hora es la hora universal de aviación. México está seis horas de diferencia de la hora del meridiano de Greenwich, así que la hora que vea, seis horas de diferencia y le vamos a dar las horas locales que está mostrando la lámina. Pasamos pues a la lámina número dos, en donde demostramos que el tráfico que antecede al xc vmc se encuentra en una posición similar a la que es la última observada por los datos radar dentro de nuestro sistema, en este caso se trata del Mexicana 1692 que es un Boeing 767 en la ruta Buenos Aires - México y que se encuentra antes del viraje final a las pistas cero cinco del aeropuerto. También en esa gráfica observamos dos informaciones que están en color blanco, esas informaciones están

relacionadas con helicópteros que están volando en el área y que normalmente vuelan con una diferencia de altitud que permite cruzar los patrones de ascenso y descenso de las aeronaves sin que entren en ningún riesgo y ningún peligro.

Si pasamos a la lámina número tres, se observa que la aeronave xc vmc continúa con el procedimiento de aproximación cumpliendo estrictamente con la trayectoria y la altitud correspondientes y correctas con la reducción de la velocidad instruida por los servicios de tránsito aéreo y como parte de un flujo constante a las aeronaves, (titubeo) de las aeronaves. Se observa también en esta gráfica de manera muy particular el desplazamiento de un helicóptero que está siendo señalado con el cursor, que despegó del helipuerto de ICA con ruta a Toluca a donde aterriza a las dieciocho horas con cincuenta y siete minutos. La altitud del helicóptero se mantiene por debajo de las trayectorias publicadas para este procedimiento. Hay dos mil pies de diferencia que son aproximadamente seiscientos metros de diferencia en altitud entre el helicóptero y la aeronave. Otra cosa que es muy importante hacer notar en estas grabaciones es que hay que considerar que la altitud que estamos mostrando es la altitud sobre el nivel medio del mar. De tal suerte que hay que considerar que el aeropuerto de México se encuentra a siete mil doscientos cuarenta y cuatro pies sobre el nivel medio del mar y que esta altitud, digamos, es el piso a través del cual se inicia la medición en altitud de las aeronaves. Si ustedes ven que una aeronave tiene ocho mil o nueve mil pies, la relación directa con el piso del aeropuerto es de aproximadamente mil o mil quinientos pies que son trescientos a quinientos metros sobre el nivel del terreno. Para que no imaginen que si dicen ocho mil pies está a ocho kilómetros de altura y que está volando demasiado alto. Es decir, estamos hablando de trayectorias y altitudes que son verdaderamente (eh- titubeo) mínimas porque estamos en la parte final de la aproximación y aterrizaje al aeropuerto de la Ciudad de México. (Respiración para tomar aire). Entonces, este helicóptero cumple con los procedimientos establecidos y aunque se ve cruzando la trayectoria final no implica riesgo o peligro alguno para la operación aérea. La siguiente lámina nos muestra la última posición observada de la aeronave, con la detección de los sistemas radar del aeropuerto de México. Esto también es muy importante porque demuestra que toda vez que una aeronave deja o se ve por última ocasión, todas las demás aeronaves de la, del display, se siguen presentando de manera normal con información primaria y secundaria, por lo tanto, los sistemas no se encontraban en falla en ningún momento.

Intervención de una persona:

Perdón, yo quisiera enfatizar aquí que, como ustedes ven en la pantalla, la trayectoria que traía el avión que seguía el avión en el que viajaba el Secretario de Gobernación, es la trayectoria de aproximación que está marcada por los procedimientos de aproximación, de cono de aproximación al aeropuerto de la Ciudad de México es, es decir, en ningún momento salió el avión de la trayectoria de aproximación a la Ciudad de México. Hoy en la mañana se me preguntó, se me hizo esta pregunta y con esta imagen de radar les compruebo que ningún momento salió de esa trayectoria.

- Adelante
- Muchas gracias señor Secretario.

Ahora con esta información dada, vamos a pasar ya en tiempo real y con comunicaciones reales lo que acabamos de explicar para que ustedes puedan tener toda la imagen en secuencia tal y como sucedió en tiempo real y como se dió entre el piloto y los servicios del tránsito aéreo. Yo les voy a rogar que estemos atentos porque el audio es el real (eh) que tuvimos en el momento de los hechos.

- Adelante por favor

(Silencio)

- De este documento van a tener todos copia.
- Momento por favor, tenemos un problema con el audio.
- Exactamente,
- Yo, aprovecho señor Secretario si es posible cuando iniciemos la reproducción con el audio, yo quisiera poder explicar también que durante el proceso de la llegada, la aproximación y llegada final al aeropuerto, una parte fundamental para mantener la separación de las aeronaves, es aplicar cambios en la velocidad de las mismas, es decir, la función del controlador como parte de su vigilancia para mantener la separación en las aeronaves es regular la velocidad de las mismas, por lo tanto como parte de un procedimiento van a escuchar en la grabación que el controlador reduce la velocidad de las aeronaves para mantener su separación y por ende, mantener la seguridad entre las mismas. Esto es importante porque también se puede prestar a una interpretación diferente el que digan que los servicios de tránsito aéreo reducen la velocidad de una aeronave o incrementan la velocidad de (tartamudeo) una aeronave, cuando todo esto se hace para garantizar que la separación se mantiene dentro de los parámetros establecidos.
- Adelante compañero por favor
- Adelante

(Silencio)

- ¿Qué está pasando?
- ¿Qué pasa?

17:11

(Se escucha el audio de la grabación con las voces de pilotos y controlador aéreo)

21:51

Ahí es donde se pierde ya el contacto con la aeronave, vamos a tratar, dejamos por beneficio de todos, que escucharan toda la grabación completa sin interrupción, en donde ustedes pueden ver que en ningún momento la aeronave tuvo una llamada de auxilio, una llamada que estuviera fuera de orden, en un reporte que permitiera suponer o presuponer que la aeronave se encuentra en problemas o en falla. Y ahora si el señor Secretario estaría de acuerdo, la pasaríamos con un poquito de acotaciones o de mensajes para que ustedes vean los elementos claves en la operación. Si la pudiéramos repetir un poco para iniciar el procedimiento.

22:30

(inicia nuevamente la grabación)

Quisiera nada más comentarles, señoras y señores, que la grabación y el video de los radares los van a tener al final de la conferencia de prensa para que los puedan utilizar para sus medios.

- Adelante por favor

Inicia audio.

Lo que estamos viendo en esta presentación es el acercamiento del xc vmc hacia el fijo de aproximación final que es San Mateo la radio facilidad que ya les habíamos comentado y

donde forma parte de un flujo continuo de aeronaves que van a aterrizar al aeropuerto de la Ciudad de México.

(Grabación, continuación)

El controlador continúa dando altitudes mínimas y restricciones a la velocidad de todas las aeronaves para mantener la separación entre las mismas y para garantizar el flujo adecuado de aeronaves para aterrizar en el aeropuerto de la Ciudad de México.

(Grabación, continuación)

Después de terminar la aproximación el controlador ,de aproximación final los transfiere al servicio de torre que es la que autoriza finalmente el aterrizaje de cada aeronave.

(Grabación, continuación, controladores, se escucha “descienda 180 Nudos”)

En este momento se siguen realizando reducciones a la velocidad para que las aeronaves sigan manteniendo la separación reglamentaria.

(Grabación)

En este momento se inicia la aproximación final después del fijo de San Mateo y en ese momento vemos como el Mexicana 1692 va adelante del xc -ahorita les explico las matrículas- vvmc ...y se identifica claramente que como parte del tráfico están reduciendo las velocidades a todos para, precisamente permitir, que una aeronave que es más pesada que otra, vaya con una mayor y mejor separación para su aproximación final y aterrizaje.

(Grabación: vire a la izquierda..)

Entre tanto, los servicios de tránsito aéreo continúan acomodando el tráfico y el flujo de aeronaves hacia el aeropuerto de la Ciudad de México.

(Grabación)

En este momento el controlador envía al extra coca Víctor mike charly ahorita lo vamos a ver qué significa que es doble v mc. Para que haga contacto con la torre de control ya que el servicio radar se ha concluido y tiene que tener la autorización para el aterrizaje de parte de la torre de México. En este momento el piloto correlaciona que va a pasar a la frecuencia de torre, pero perdemos el contacto unos barridos más adelante del sistema radar.

(Grabación, se sigue escuchando “reduzca a la mínima de velocidad de aproximación por tráfico”)

En este momento el sistema nos notifica la última posición de la aeronave y empieza la pérdida de la información real de la misma. 26:37

A partir de este momento, el sistema que tiene capacidades de previsión y pronóstico de las siguientes posiciones de la aeronave empieza a darnos posiciones predecibles de la aeronave pero sin contar con la información que debe de tener de parte de la aeronave para confirmar los datos de altitud y velocidad, como ven ahí en el cursor ya perdió el *transpondedor* de altitud por lo tanto nos indica que la aeronave ya no es segura y que está siendo perdida por parte del sistema de radar del aeropuerto. Y luego desaparece finalmente en la pantalla... 27:17

(Voz del controlador “torre dieciocho uno”)

Por lo tanto el controlador le llama nuevamente para saber que efectivamente está con la frecuencia de torre o continúa en la suya, para que se comuniquen con la siguiente unidad de control de tránsito aéreo. Toda vez que no lo tenemos en pantalla y el piloto no se reporta a la unidad de tránsito aéreo especializada, se presupone en términos aeronáuticos que hubo un problema o un accidente o algún evento que está fuera de la operación normal de la aeronave.

- Muchas gracias
- Muchas gracias
- (27:59) Quisiera señores y señoras comentarles nuevamente que **esta es la primera vez en la historia aeronáutica de México** que hacemos públicas las imágenes de radar junto con las voces, el intercambio de voces entre la torre de control y la aeronave en la que viajaba el Secretario de Gobernación y su comitiva. Hacemos esto por instrucciones del Presidente Felipe Calderón para que ustedes y el público mexicano cuente con toda la historia desde que la aeronave entra al Valle de México a la parte San Mateo y el momento en que la aeronave cae en las cercanías de la calle de Reforma y el Periférico, por lo tanto, tienen ustedes toda la información que existe sobre.. toda la información disponible sobre la aproximación, tienen las imágenes de radar, explicó Agustín Arellano cómo se obtienen estas imágenes de radar y tienen la voz del controlador aéreo y la voz del piloto, del Capitán que pilotaba la nave.
- Estamos a sus órdenes para cualquier pregunta que ustedes pudieran tener por este tema y quisiera también informar una noticia dentro de la tragedia que es haber perdido un compañero de trabajo, una noticia importante es que ya tenemos la caja negra, eh, la así llamada caja negra, que es la grabadora de datos de aeronáuticos que venía en el avión, ya fue recuperada por las autoridades de aeronáutica civil y será, está siendo analizada, es un proceso largo, pero ya la tenemos y eso, como comento, dentro de la tragedia que esto implicó para muchas familias mexicanas y para el dolor que todos tenemos, es una noticia que nos va a permitir entender por qué cayó la aeronave en la que viajaba el Secretario de Gobernación, como señalaba Fernando, tendrán ustedes a la salida, eh, les daremos un, eh, CD con toda la información que acaban de ver en la pantalla para que la puedan procesar por sus medios y estamos a sus órdenes.

Sesión de preguntas y respuestas (30:20)

- A ver, usted

De Reuters (acento extranjero)

- Quería saber eh, si todo iba en, con la normalidad en la llegada del aeropuerto y si fuera la posibilidad que había un accidente ¿qué tipo de accidente eh, pudiera tener en este caso que no había ninguna señalización de problemas anteriormente. Eh, eso es algo que pasa enseguida, que hay un fallo mecánico y nadie se sabe hasta que se cae el avión.
- Mire, eh, como le comenté hoy en la mañana, estamos llevando a cabo las investigaciones, estamos llevando a cabo junto con las autoridades de los Estados Unidos que ya están aquí en México, tenemos cerca de ocho inspectores, un análisis muy profundo del sitio donde cayó, pero todavía no podemos concluir exactamente y vamos a tardar algún tiempo y lo tengo que decir, vamos a tardar algún tiempo en tener los resultados de las investigaciones técnicas que está llevando a cabo aeronáutica civil. Quisiera recordarles a todos ustedes, eh, simplemente como un ejemplo para que lo tengan presente que, las investigaciones en el caso del avión de Spain Air que cayó en el aeropuerto de Barajas, tomaron más de un mes y medio en dar resultados definitivos y por lo tanto lo que yo les pido a ustedes es eh, tener paciencia, le pido al público mexicano que nos tenga paciencia porque esto es un proceso que toma tiempo, pero toda información disponible que tengamos como esta información, que generalmente no se entrega al público, la estamos entregando a los medios de comunicación y estamos informando como el hecho de que ya hayamos encontrado la caja negra, la así llamada caja negra se los estamos informando en el momento en que está sucediendo.
- Una pregunta de este lado
- Si, dos preguntas Secretario, la primera es, tengo entendido que las aeronaves no traen una sola caja negra, sino dos, una llamada negra y otra naranja, la negra graba las conversaciones del piloto y en general de la cabina, y la segunda graba todos los instrumentos, quisiera saber si en este tipo de avión tenía una o dos cajas y si es la segunda, saber si no han encontrado la segunda y a segunda, permítame, Secretario eh, esta investigación, estos peritajes en la zona del accidente, se van a extender a eh, al lugar donde estuvo estacionada la aeronave allá en el aeropuerto de San Luis Potosí porque hasta ahora tenemos datos de que solo están algunos elementos de la PGR pero queremos saber si hay elementos aeronáuticos.
- Quisiera yo comentar que la aeronave en la que viajaba el señor Secretario de Gobernación, eh cuando, estuvo en el aeropuerto de San Luis Potosí, fue vigilada constantemente por elementos de seguridad, eso eh, no hubo ningún acercamiento, no absolutamente nadie, estuvo perfectamente bien vigilada, y segundo, quisiera comentar lo que dije hoy en la mañana, existen efectivamente dos cajas, una de las cajas se, son las grabaciones que tienen lugar en la cabina entre el piloto y el copiloto que es la que ustedes llaman naranja y, eh, la segunda caja, la más importante, que es toda la caja de datos aeronáuticos, la grabación de datos aeronáuticos, este tipo de avión no está obligado a tener ninguna de las dos cajas, la Dirección General de Aeronáutica Civil nos reporta que tenía una de las dos cajas, y es la que hemos encontrado, que es la más importante que es la de datos, si.
- Usted
- Gracias, Aída Ulloa, del Universal
- A mi me gustaría preguntarles, eh, tengo entendido que ya se han presentado varios accidentes en esta misma zona del poniente de la Ciudad, si es así, si nos pudieran hablar un poco más en estos casos ¿qué se va a hacer para que no

vuelvan a darse situaciones similares? y por otro lado, de acuerdo con los controladores, la distancia en la que iban los, el vuelo del Boeing 767 y este LearJet era de 4... de 2.8 millas cuando normalmente debe ser de 4 millas, a mi me gustaría que nos precisaran por qué esta situación y si esto pudo influir de alguna manera en el accidente así mismo la estela que deja de turbulencia el B 767, gracias.

- En primer lugar quisiera decirle que en esa zona de la ciudad ha habido creo que son dos accidentes de helicópteros al aterrizar o al despegar, no tiene nada que ver con el equipo de accidente trágico que tuvimos el día de ayer, que vivimos todos los mexicanos el día de ayer, no tiene absolutamente nada que ver, este es un avión que venía aproximándose para aterrizar en el aeropuerto de la Ciudad de México. Los otros fueron dos helicópteros que tuvieron problemas eh, en el despegue, uno y en el aterrizaje el otro. El.. la conjetura que usted hace es nuevamente, la conjetura, nosotros no podemos dar en este momento una opinión eh, técnica, sobre el tema de la estela, pero si le puedo dar una opinión y le voy a pedir, no una opinión, sino los datos exactos y le voy a pedir al ingeniero Agustín Arellano que nos de sobre la distancia que guardaba el avión que, de Mexicana que venía de Buenos Aires y aterrizó antes de que el, el avión del Secretario de Gobernación cayera en tierra.
- Así es, muchas gracias señor Secretario.
- Eh, solo para confirmarles, en ningún momento y lo están viendo en la presentación que les vamos a entregar, en ningún momento hay una separación de 2.6 o 2.8 millas como se menciona y eso es parte de lo que al inicio de esta presentación les quisimos demostrar. Que no eran verdaderas las versiones que decían que habían estado 2.8 millas, en todo momento se mantienen entre cuatro y cinco millas o a veces hasta más, dependiendo de las diferentes fases de vuelo y la regulación de velocidad que se hace sobre las aeronaves siempre permanecen a una distancia mayor de las 4 millas, yo creo que eso es importante y que va a formar parte, precisamente de la investigación a detalle, exhaustiva que se haga por parte del equipo que la realice, muchas gracias.
- Y quisiera comentar que esa información la van a poder ustedes ver en sus computadoras o en las computadoras de sus medios a través de las imágenes de radar que les estamos dando.
- Una pregunta más por aquí
- Perdón, perdón, primero las damas

Canal 22

- Si, con todos estos datos, podemos deducir que no, que bueno, no hubo ninguna irregularidad o llamada de emergencia, entonces, cómo explica señor Secretario la documentación...del número de los controladores de tránsito (ruido en audio, algo no muy audible, lo que entiendo es que pregunta sobre que se responsabilice a control aéreo)
- No hay ningún...perdón...no se está responsabilizando absolutamente a nadie, lo que quisiera comentar y lo comenté en la mañana y afirmar en forma muy enfática, es que el señor Iturbe está mintiendo y lo acaban de ver, el señor Iturbe dijo que tuvo una llamada de emergencia y no hubo tal, entonces quiere decir, no conozco los motivos del señor Iturbe, lo que dice es que el señor Iturbe miente y que además está lucrando con un caso en el cual todos los mexicanos sentimos un gran dolor y

eso muestra que es una persona que carece totalmente de ética. Por favor, por favor.

- Si señor Secretario, Rodrigo Vera de la revista Proceso.
- Quería preguntar: si ¿ya se detectó el perímetro en el que quedaron trozos, restos de la aeronave y por consiguiente bueno, restos humanos? ¿ya tienen detectado el perímetro en base a esa detección, no sé, puede servir para las pesquisas, etcétera.
- Efectivamente se tiene detectado el perímetro está confinado por la Policía Federal Preventiva y por elementos del ejército mexicano, si usted pasa por eh, donde fue el lamentable accidente del día de hoy, verá que la policía tiene confinado, y el ejército tiene confinado hasta entrado el Bosque de Chapultepec y en algunas de las calles llegan al lugar donde fue el accidente precisamente para poder tener acceso a todo el material o a todos los restos del avión en que se encuentran en esa área, que es un perímetro relativamente chico y que es lo que nos permite eh, suponer que no podemos en este momento rechazar la hipótesis de que la caída del avión fue por un accidente. Eh, quisiera, eh, comentarles también, voy a tomar una última pregunta, pero quisiera también invitarlos mañana en la mañana, a las siete de la mañana, para darles un reporte de lo que se hizo el día de hoy y lo que estamos trabajando junto con nuestros colegas de los Estados Unidos (eh) de América, que llegaron hoy en la mañana y están trabajando junto con el equipo de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de la Procuraduría General de la República.
- De este lado voy a tomar una pregunta más, adelante
- Gracias Secretario, para saber en específico el modelo del avión, porque decían también que era un modelo viejo, de los ochentas, entonces saber específicamente el tipo de avión que era y las medidas que va a tomar la SCT ante este tipo de aviación privada.
- Es un Lear 45, 1998, es un muy buen avión. Es un avión con características eh, técnicas eh, ya especializadas, eh..muy bueno, se produce... se construye en la ciudad de Kansas en los Estados Unidos y los representantes, los técnicos de Lear están trabajando también con nuestros técnicos, para determinar las causas de la caída del avión, eh, hay, como, vinieron como cuatro represen....cuatro técnicos de Kansas más los técnicos que tiene Lear en la Ciudad de México.
- Les agradezco a todos su atención y tengan por seguro que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes seguirá informándole puntualmente como lo hicimos hoy y **quisiera repetir nuevamente que por (40:52) primera vez en la historia de la aviación mexicana** estamos dándole las imágenes de satélite y la voz entre piloto y la torre de control. Muchas gracias y a todos ustedes que así lo deseen nos vemos mañana a las siete de la mañana.
- Muchas gracias a todos.

Evento	Tiempo
Primera mención: “esta es una información que jamás se había proporcionado en el caso de un accidente de nuestro país”.	1:09
Segunda mención: “esta es la primera vez	27:59

en la historia aeronáutica de México que hacemos públicas las imágenes de radar junto con las voces, el intercambio de voces entre la torre de control y la aeronave”.	
Tercera mención: “...quisiera repetir nuevamente que por primera vez en la historia de la aviación mexicana”.	40:52
Sesión de preguntas y respuestas	30:20