



Informe Final Incidente Grave

EXP. No. INCG/DT/AF/A/144/2025 MMVA

Desviación de piloto ocasionando una Incursión de Pista
Pista 08 del Aeropuerto de Villahermosa, Tabasco
Aeronave marca Airbus, modelo A320, serie 4558
Matrícula N837VA, operador Global X Airlines, Servicio público de pasajeros
Aeropuerto MMVA - Aeropuerto KHRL
Aeronave marca Agusta, modelo AW139, serie 41537
Matrícula XA-KRY, operador Transportes Aéreos PEGASO, Servicio privado de pasajeros
Aeropuerto MMVA - Plataformas petroleras RCO
Servicios de Tránsito aéreo TWR VSA
El día 16 de agosto del 2025, a las 10:50 horas local (1650UTC)





Informe Final de Incidente Grave

Aprobado en la Sesión 35/2025 de la Comisión
Investigadora de fecha 24 de noviembre de 2025.

Matrícula: N837VA / XA-KRY
No. de expediente: INCG/DT/AF/A/144/2025 MMVA

Introducción

El día 16 de agosto del 2025, a las 10:50 hora local (1650 UTC), durante el despegue de la aeronave marca Agusta, modelo AW139, serie 41537, Matrícula XA-KRY, propiedad del operador Transportes Aéreos PEGASO, destinada al servicio público de pasajeros, cuando cubriría la ruta del Aeropuerto de Villahermosa, Tabasco a las Plataformas petroleras del Golfo de México, se reportó con los servicios de tránsito aéreo de control de aeródromo (TWR VSA) solicitando autorización para realizar su despegue desde la calle de rodaje "TWY B": por otro lado, la aeronave marca Airbus, modelo A320, serie 4558, Matrícula N837VA, designador TYZON46, operada por la empresa denominada Global X Airlines, destinada al Servicio público de pasajeros, cuando cubriría la ruta no regular del Aeropuerto de Villahermosa, Tabasco al Aeropuerto de Valley, Texas, Estados Unidos, esta última se encontraba en la posición de despegue en la cabecera 08, las cuales tuvieron un incidente; la aeronave matrícula N837VA incursionó con las operaciones de aeronave matrícula XA-KRY. Los miembros de ambas tripulaciones resultaron sin lesiones y las aeronaves sin daños. Cabe hacer mención que existían condiciones meteorológicas para vuelos visuales. No hubo lesionados en tierra por la ocurrencia de este suceso.

La investigación involucró a los estados de ambos operadores (Transportes Aéreos PEGASO y Global X Airlines.), a los estados de Matrícula (Agencia Federal de Aviación Civil, Comandancia de Aeropuerto de Villahermosa,) y de suceso (Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación), así como al representante del Explotador del aeródromo,

LA DAAIA conformó una Comisión para la emisión de una opinión de la causa probable y factores contribuyentes del suceso, además, también formó parte de la Comisión el prestador de los servicios de tránsito aéreo (SENEAM), en calidad de asesores expertos.

Las evidencias disponibles fueron las comunicaciones establecidas entre la tripulación de la aeronave XA-KRY, N837VA y el servicio de tránsito aéreo TWR VSA, entrevistas y diversa información operacional y de mantenimiento.

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.


JACT / FOJ / CCG / CSCRV / JCC / AALC



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 esta 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 los 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).

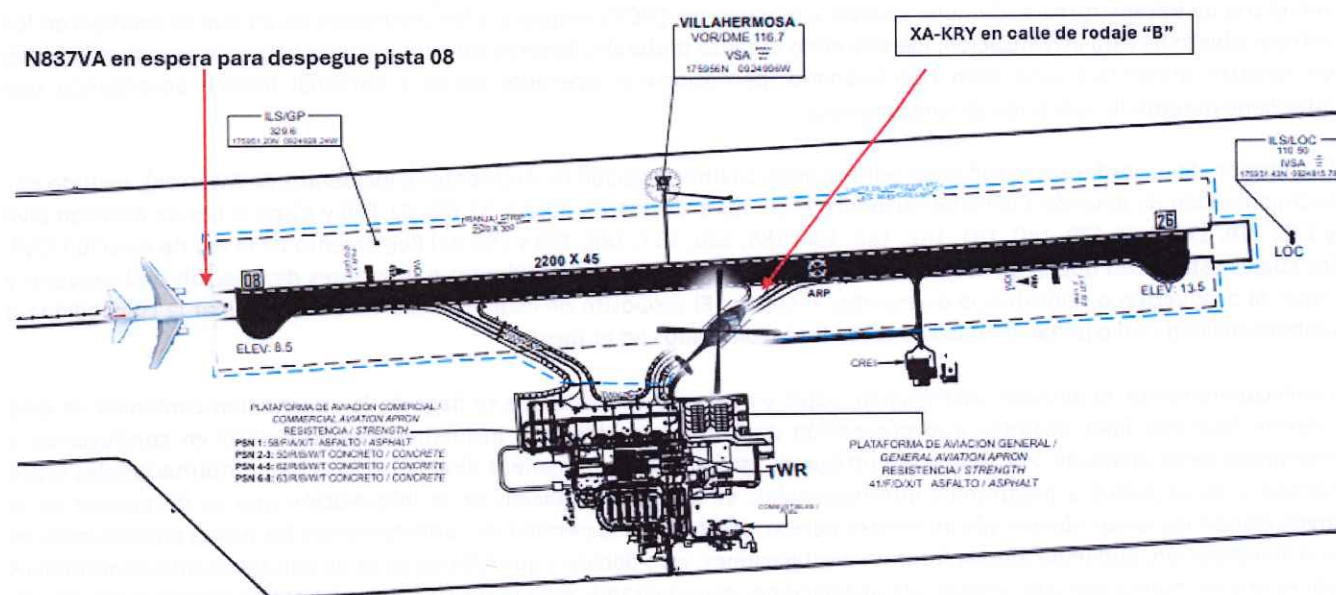
1. Información sobre los hechos

1.1. Historia del vuelo

El día 16 de agosto del 2025, aproximadamente a las 1630 UTC (10:30 horas local), la tripulación de la aeronave XA-KRY al momento de iniciar su rodaje hacia calle de rodaje "TWY B" indica que escuchó en la frecuencia 118.7 Mhz, de TWR VSA, que un tráfico Airbus 320 matrícula N837VA, se comunicó con TWR VSA que iniciaría el rodaje por calle de rodaje "TWY A", TWR VSA le instruyo "line up and wait runway 08" (Alinearse en pista 08 y mantener), colacionando la aeronave con matrícula N837VA correctamente la instrucción.

Segundos después la aeronave XA-KRY solicita autorización para despegar desde calle de rodaje "TWY B", autorizando TWR el despegue a XA-KRY desde calle de rodaje B y cruzar trayectoria, en cuanto acata la instrucción de TWR VSA se percató que la aeronave N837VA se encontraba en el inicio de la carrera de despegue e instantes después realiza la discontinuación de la carrera de despegue abajo de 20 nudos, indicándole TWR VSA a la aeronave con matrícula N837VA que no estaba autorizado a despegar, que la instrucción fue "line up and wait" (Alinearse y mantener).

La distancia de la cabecera de la pista 08 a la calle de rodaje "TWY B" es de 4,114 pies (1,254 metros).



Croquis de las posiciones de despegue de las aeronaves involucradas

Los miembros de ambas tripulaciones resultaron sin lesiones y las aeronaves sin daños. Cabe hacer mención que existían condiciones meteorológicas para vuelos visuales, además no existían NOTAM's vigentes, no hubo lesionados en tierra por la ocurrencia de este suceso.

1.2. Información sobre el personal

1.2.1. Comandante de la aeronave N837AV

De nacionalidad VER 1 dVER 1 años.
Licencia de Piloto ATP, número VER 1
Emitida el 1 de diciembre del 2023
Constancia de aptitud psicofísica, vigente

1.2.2. Primer Oficial de la aeronave N837AV

De nacionalidad VER 2 años.
Licencia de ATP, número VER 2



Emitida el 10 de octubre del 2024
Constancia de aptitud psicofísica, vigente

1.2.3. Comandante de la aeronave XA-KRY

De nacionalidad VER 3 de VER 3 años.

Licencia de TPI-H, número VER 3

Vigencia al 07 de julio del 2027

Constancia de aptitud psicofísica, vigente

1.2.4. Primer Oficial de la aeronave XA-KRY

De nacionalidad VER 4 de VER 4 años.

Licencia de TPI-H, número VER 4

Vigencia al 15 de julio del 2027

Constancia de aptitud psicofísica, vigente

1.2.5. Controlador de tránsito aéreo

De nacionalidad VER 5 años

Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo clase III, número VER 5

Licencia de Meteorólogo aeronáutico clase I, número VER 5

Constancia de aptitud psicofísica, vigente

1.3. Comunicaciones.

Las tripulaciones de vuelo de ambos tránsitos establecieron comunicación con los Servicios de Tránsito Aéreo de Control de Aeródromo Torre de Control en la frecuencia 118.7 Mhz, las comunicaciones se transcriben:

HORA	CANALES	COMUNICACIONES
16:41:28	N837VA	VER 6
16:41:32	CTA	
16:41:39	N837VA	
16:43:21	CTA	
16:43:34	N837VA	
16:43:50	XA-KRY	
16:43:53	CTA	
16:43:55	XA-KRY	
16:43:60	CTA	
16:44:07	XA-KRY	
16:44:16	CTA	
16:44:23	XA-KRY	
16:45:60	CTA	



16:46:03	N837VA	VER 6
16:46:07	CTA	
16:46:09	N837VA	
16:46:21	CTA	
16:46:40	N837VA	
16:46:49	CTA	
16:46:58	N837VA	
16:47:22	CTA	
16:47:24	N837VA	

1.4. Información de aeródromo

Nombre Oficial: Aeropuerto Internacional de Villahermosa Cap. P.A. Carlos Rovirosa.
Código OACI/IATA: MMVA/VSA
Coordenadas de Referencia: 175949.2607N 0924853.3329W al centro de la pista 08/26.
Elevación nivel medio del mar: 14 m (46 ft)
Temperatura de referencia: 37° C
Frecuencia Torre: 118.7 Mhz.
Variación magnética/cambio anual: 2° E 2017

Distancias declaradas:

Designador	Largo	Ancho	Superficie	TORA	LDA	TODA	ASDA
08	2200	45	Asfalto	2200	2200	2200	2200
26	2200	45	Asfalto	2200	2200	2200	2200

Luces operativas y disponibles al momento del suceso eran de borde de pista, extremo de pista y barra de ala.

2. Análisis y conclusiones

- 2.1. A las 1642 UTC la tripulación del TYSON46 (N837AV) inicia el rodaje con instrucción de posición y mantener en pista 08 rodando por pista y posteriormente realizar un 180 y alinearse con el eje de la pista, colacionando la tripulación de la aeronave N837VA correctamente.
- 2.2. A las 1644 UTC el XA-KRY inicia rodaje con instrucción de rodaje vía "TWY A" y mantener antes de pista 08, a lo que el capitán solicita despegue desde la calle de rodaje "TWY B", TWR VSA autoriza el despegue debido a que el TYSON46 se encontraba rodando aun sin llegar a cabecera 08.
- 2.3. A las 1646 UTC, TWR VSA instruye al TYSON 46 "you are now clear for takeoff hold your position" (Está listo para despegar mantenga su posición), colacionando el TYSON46 "Alright we are gonna hold position 46" (Muy bien, mantendremos posición 46), a las 1646 UTC TWR VSA le informa "Tyson 46 the instruction was to line up and wait runway 08 the backtrack was approved but you were no clear for the takeoff are you able to make 180 on the runway and continue to line up and wait 08 or do you need to go back to the apron?" (Tyson 46 la instrucción fue alinearse a pista 08 y mantener, se aprobó el regreso por pista, pero no tenía autorización para el despegue. ¿Puede hacer 180



en la pista y continuar alineándose y esperar la 08 o necesita regresar a la plataforma?), contestando el TYSON 46 "No we don't need to go back to the apron sir all apologies I thought we were clear for take off we can do a 180 and go backtrack" (No, no necesitamos regresar a la plataforma, señor, todas mis disculpas. Pensé que teníamos vía libre para despegar, podemos hacer un giro de 180 grados y regresar.)

- 2.4. A las 1647UTC el XA-KRY sobre calle de rodaje "TWY B" próximo al despegue, observa al TYSON46 romper inercia y posterior en la frecuencia escucha que se le instruye que no está autorizado a despegar y frena antes de calle de rodaje "TWY A".
- 2.5. A las 1648 el TYSON46 indica que realizó la discontinuación del despegue a los 20 nudos, aceptando que no había sido autorizado para el despegue, al realizar la discontinuación de la carrera de despegue, solicitó regresar a plataforma, lo cual fue autorizado por TWR VSA.
- 2.6. La distancia de la cabecera de la pista 08 a la calle de rodaje "TWY B" es de 4,148 pies (1,254 metros), la aeronave XA-KRY no se vio afectada ni realizó ninguna acción evasiva, continuo con la instrucción de despegue.
- 2.7. Esta incursión de pista se observa un tiempo y una distancia para poder realizar una acción evasiva la cual fue realizada por la tripulación de la aeronave TYSON46 que colacionó correctamente la instrucción de mantener en cabecera de la pista sin embargo realizó el despegue.
- 2.8. La instrucción del CTA "you are now clear for takeoff hold your position" generó insertidumbre, mala fraseología

Causa probable

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e incidentes Aéreos, con fundamento en los artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción XVI, sub-fracción XVI.5, 9, y 21 fracción XXIII del Reglamento Interior de la SICT; 185, 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, los artículos 80, 81, 81 Bis y 81 Ter de la Ley de Aviación Civil; así como el artículo primero y segundo, los transitorios 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 y 81 de la Ley de Aviación Civil serán realizadas por la Subsecretaría de Transporte", publicado en el diario oficial de la Federación el 24 de agosto de 2021; determinó como causa probable de este incidente grave:

"Desviación operacional de la tripulación de la aeronave TYSON46 (N837AV) que inició la carrera de despegue sin autorización; durante el despegue autorizado del helicóptero matrícula XA-KRY en la misma pista; realizando la discontinuación de la carrera de despegue por instrucción del controlador"

Fase. Despegue

Factores Contribuyentes

- a) El piloto colaciono correctamente la instrucción, sin embargo, ejecutó una maniobra diferente
- b) Desviación de piloto,

Atentamente
El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero

Información confidencial.	
Área responsable:	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes / Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación
Datos testados:	VER 1: Edad, nacionalidad y número de licencia de piloto N837AV. VER 2: Edad, nacionalidad y número de licencia de copiloto N837AV. VER 3: Edad, nacionalidad y número de licencia de piloto XA-KRY. VER 4: Edad, nacionalidad y número de licencia de copiloto XA-KRY. VER 5: Edad, nacionalidad y número de licencia de controlador
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 6: 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