



INFORME FINAL

Expediente: INC/DT/AF/B/083/2021 MMGM

(Otros (OTHR))

Otro, Golpe de la semiala izquierda a malla perimetral al estacionarse

Aeropuerto Internacional de Guaymas, Sonora.

PILATUS PC-12NG, serie 1817, matrícula XA-PTS

Servicio privado de pasajeros

El 04 de agosto de 2021, a las 12:30 hrs. (1730 UTC)





INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **29/2025** de la Comisión
Investigadora de fecha **03 de noviembre de 2025**

Matrícula: **XA-PTS**
Expediente: **INC/DT/AF/B/083/2021 MMGM**

1. Resumen.

El día 04 de agosto de 2021 a las 12:30 horas (17:30 UTC), ocurrió un incidente con la aeronave marca PILATUS modelo PC- 12NG serie 1817, matrícula XA-PTS, proveniente del aeropuerto internacional de Toluca, Estado de México. Arriba a la estación de Guaymas, Sonora, al momento de estacionarse en la plataforma general vira a la derecha y golpea con el winglet de la semiala izquierda de la aeronave con la malla ciclónica perimetral ocasionando un tallón y aflojándose la luz estroboscópica.

El suceso fue notificado a la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación (Estado del Suceso) por la Comandancia General de Guaymas, Sonora. El alcance de la investigación únicamente fue el análisis de la información recaba por personal de comandancia y enviada para su análisis junto con las declaraciones por parte de la tripulación del vuelo.

La responsabilidad por la aplicación de las recomendaciones de seguridad Operacional y/o técnicas emanadas de este informe de accidente, corresponde a quien recibe la notificación de la recomendación. El seguimiento a las recomendaciones que figuran en este informe corresponde a la Autoridad Aeronáutica, a través de sus verificaciones.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación enfatiza que, en ningún caso, la Causa Probable de este accidente, los factores contribuyentes, las recomendaciones emitidas en el presente Informe Final de Causa Probable o el contenido de sus anexos indican una responsabilidad o culpabilidad respecto de la ocurrencia del suceso.



Símbolos y abreviaturas.

05L/23R	Pista cero cinco izquierda/ veintitrés derecha.
05R/23L	Pista cero cinco derecha / veintitrés izquierda.
ACC	Centro de Control de Área (Area control centre).
ATCO	Controlador de Tráfico Aéreo (Air Traffic Control Officer).
CAT	Categoría.
CTA	Controlador de tránsito aéreo.
FAA	Administración Federal de Aviación.
GDL	Guadalajara.
GND N	Control Terrestre Norte.
GND S	Control Terrestre Sur.
LAX	Los Ángeles California.
MHz	Mega Hertz.
MMMX	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
MEX.	México.
NLD	Nuevo Laredo.
NOTAM	Aviso a los aviadores (Notice to airmen).
R.T.A.R	Radio Telefonista Aeronáutico Restringido.
RTO	Sistema de guía para el despegue (Reject Take Off).
SENEAM	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.
TWR MEX	Torre de Control México.
TWY B	Calle de rodaje Bravo.
TWY C	Calle de rodaje Charlie.
TWY C2	Calle de rodaje Charlie dos.
TWY E2	Calle de rodaje Eco Dos.
UTC	Tiempo universal coordinado.
VFR	Visual Flight Rules (Reglas de vuelo visual).



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).

1. INFORME DE LOS HECHOS

1.1 Reseña del Vuelo.

El día 04 de agosto de 2021 a las 12:30 horas (17:30 UTC), la comandancia del aeropuerto internacional de Guaymas, Sonora informa que la aeronave marca PILATUS modelo PC- 12NG serie 1817, matrícula XA-PTS, proveniente del aeropuerto internacional de Toluca, Estado de México. Arriba a la estación, desaloja vía calle de rodaje "TWY A" hacia plataforma Comercial, torre de control le indica que pueden elegir el lugar de estacionamiento en la plataforma general, dirigiéndose al cuadrante BRAVO-6. Al estar rodeando la plataforma general para estacionarse la aeronave vira a la derecha y golpea con el winglet de la semiala izquierda la malla ciclónica perimetral ocasionando un tallón y aflojándose la luz estroboscópica cabe mencionar que no se encontraba personal de tierra (oficial de Operaciones) para realizar señales para ingresar a plataforma. Durante el suceso no se reportaron lesiones de las cinco personas que se encontraban a bordo (dos capitanes y los tres pasajeros). La aeronave resultó con daños menores, existían condiciones meteorológicas visuales.

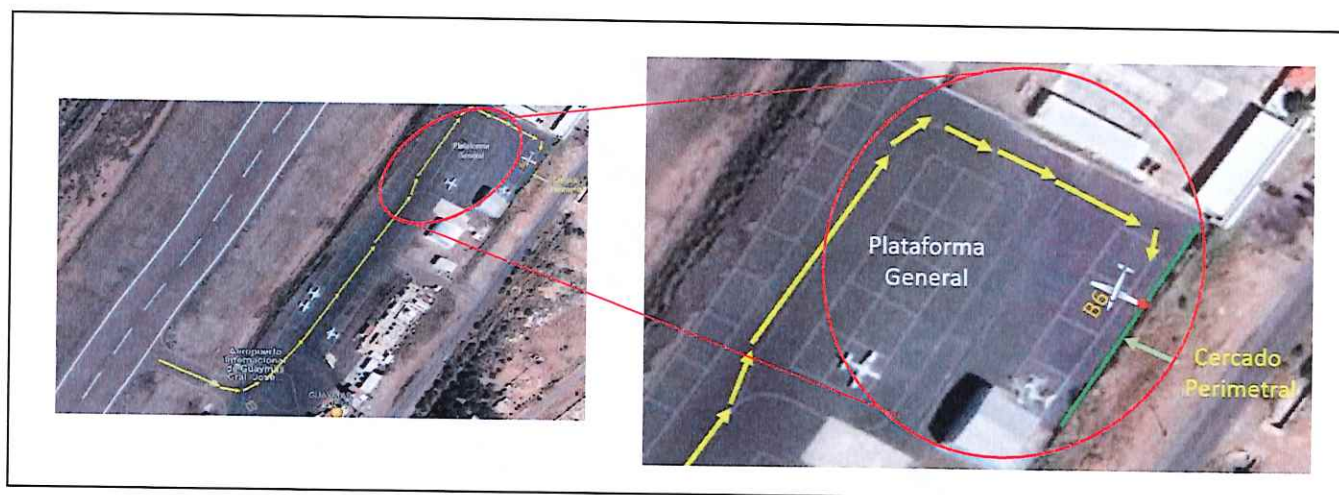


ILUSTRACIÓN 1 RUTA DE RECORRIDO DE LA AERONAVE XA-PTS

La aeronave XA-PTS golpeó el cercado perimetral con la semiala izquierda ocasionando que se desprendiera la luz estroboscópica de su posición.



ILUSTRACIÓN 2 DAÑOS EN LA AERONAVE XA-PTS

1.2 Información sobre el personal

El capitán de la aeronave de VER 1 años, con licencia y examen médico vigente, cuenta con las capacidades de PILOTO AL MANDO HASTA 5700 KG, INSTRUMENTOS /IFR, MULTIMOTOR/MULTI-ENGINE AIRPLANE, TIERRA/LAND. Cuenta con 5995 horas de vuelo.

El copiloto de la aeronave de VER 2 años, con licencia y examen médico vigente, cuenta con las capacidades de PILOTO AL MANDO HASTA 5700 KG, INSTRUMENTOS /IFR, MULTIMOTOR/MULTI-ENGINE AIRPLANE, TIERRA/LAND. Cuenta con 1408 horas de vuelo.

1.3 Información del aeródromo.

El incidente ocurrió en el aeropuerto internacional de la Ciudad de Guaymas, Sonora, el cual, cuenta con las siguientes instalaciones y servicios para el despegue y el aterrizaje publicados en el documento de Publicaciones de Información Aeronáutica (PIA).

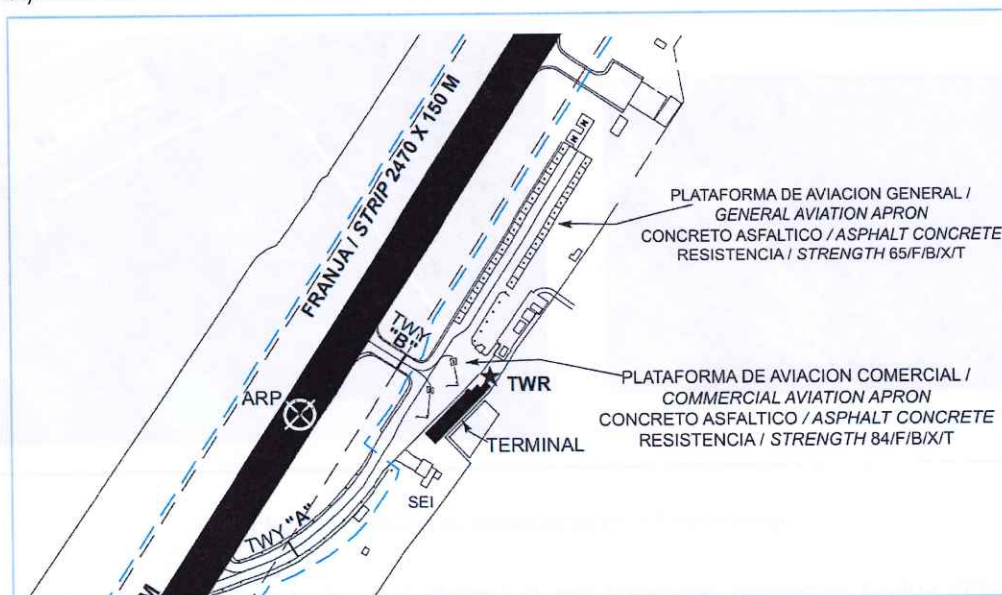


ILUSTRACIÓN 3 PLANO DEL AERÓDROMO

De acuerdo con el reporte emitido por la comandancia del aeropuerto internacional de Guaymas el día 04 de agosto de 2021 no existía algún NOTAM que afectase las calles de rodaje "TWY B" y calle de rodaje "TWY A" y en las posiciones de plataforma comercial y plataforma general en las cuales se ocasionó el suceso.

1.4.- Otros daños.





2. Análisis y Conclusiones

- El capitán y el primer oficial contaba con una licencia y con documentación vigente para operar una aeronave similar a la incidentada.
- El capitán menciona en su declaración que no conocía el aeropuerto por eso decide estacionarse en plataforma general.
- De acuerdo con las evidencias la tripulación no dimensionó la envergadura de la aeronave y golpea el cercado perimetral.
- No hubo una asignación de un puesto de estacionamiento para la aeronave por parte de Operaciones del aeropuerto.
- El cercado perimetral de protección de la plataforma general no se encontraba balizado.
- Falta de personal de operaciones en tierra para la atención del vuelo a la llegada.
- La plataforma general físicamente no coincide con la información publicada en el PIA (Publicación de Información Aeronáutica), la cual se encuentra con una mayor área y presentan más posiciones, sin embargo, no ha sido gestionado su publicación.
- Las posiciones de la plataforma general carecen de un eje de atraque de posición y letreros de identificación de los puestos de estacionamiento.

Causa Probable.

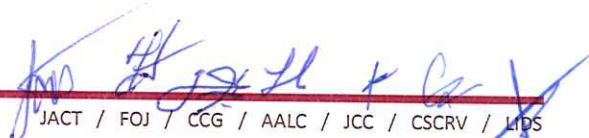
La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes Aéreos, con fundamento en los artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción XVI, sub-fracción XVI.5, 9, y 21 fracción XXIII del Reglamento Interior 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:

"Golpe de la punta de la semiala izquierda de la aeronave XA-PTS contra el cercado perimetral delimitador entre la plataforma general y a la calle; debido a la ausencia de indicaciones en el área de la plataforma general, así como la ausencia del eje de atraque de posición a falta de ubicación del cercado perimetral no balizado"

Fase de vuelo: Taxeo a posición.

Factores contribuyentes.

- a) Falta de personal para la atención de la llegada del vuelo.
- b) Falta de balizamiento en la malla perimetral.
- c) Pérdida de la conciencia situacional al momento de estacionarse.


JACT / FOJ / CCG / AALC / JCC / CSCRV / LIDS



RECOMENDACIONES

En la investigación se detectó que personal de operaciones del aeropuerto no acudió a recibir ni asignó una posición de estacionamiento al piloto de la aeronave, además los supuestos estacionamientos carecen de un eje de entrada al puesto de estacionamiento y letrero de identificación, por lo explicado es necesario implementar barreras para mitigar este tipo de sucesos vuelvan a ocurrir, por lo que la Comisión determinó realizar las siguientes recomendaciones:

Rec. 17/2025 A la administración del aeropuerto:

1. Asignar personal de operaciones para la recepción de vuelos con el objetivo de realizar señales de entrada y salida de las aeronaves en la plataforma general.
2. Que los puestos de estacionamiento cuenten con eje de atraque, con letreros de señalización, así como los obstáculos dentro del perímetro de la plataforma estén debidamente balizados.
3. Actualizar la información de las condiciones físicas actuales del aeródromo en el PIA (Publicación de Información Aeronáutica).

Atentamente

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 del piloto VER 2: Edad del copiloto
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