



INFORME FINAL DE INCIDENTE GRAVE

EXP. No. INCG/FT/AF/A/095/2024 KDFW

[RI] Incursión de Pista
Aeropuerto Internacional Dallas-Fort Worth, Texas
Aeronave marca Airbus modelo A321-231, matrícula XA-VRB, vuelo VOI892 de Volaris S.A. de C.V [GDL-DFW]
Servicio Público de carga
El día 02 de febrero de 2024, a las 2300 UTC (17:00 hora local)





DFW-M-2024/02/02-0002 (INCG/FT/AF/A/095/2024KDFW)

INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión 21/2026 de la Comisión
Investigadora de fecha 10 de junio de 2026

INFORMACIÓN

No. vuelo: VOI892
Matrícula: XA-VRB
Modelo de Aeronave: A321-231
Comunicación con: DFW
Controlador: LW1 Operating Control Tower
Frecuencia: 121.85

METAR

KDFW 022253Z 13008KT 9SM -RA BKN034 17/16 A2974 RMK AO2 RAB02 SLP065 P0001 T01720156

INTRODUCCION

Se recibió un Mandatory Obligatory Report (MOR) por parte de la Federal Aviation Administration (FAA) el día 02 de febrero de 2024, donde informan que siendo las 2300 UTC (17:00)¹ se presentó una Incursión de Pista (RI) por parte de la aeronave marca Airbus, modelo A321-231, matrícula XA-VRB, vuelo VOI892, de Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I. de C.V.; el controlador (LW1), le indica que desalojara pista por rodaje "WL", información que colaciona de manera correcta la tripulación, sin embargo no se acató la indicación, y cruzan la pista 18I con alta velocidad y sin autorización, ocasionando la discontinuación de la carrera de despegue del vuelo AAL2009

¹ Hora local



ADVERTENCIA

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación a través de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, señalan que el presente informe de dictamen está emitido y fundamentado con base en las normas que emanar del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, artículo 26 del convenio del citado instrumento internacional, artículos 80, 81, 81 bis y 81 ter de Ley de Aviación Civil, 180, 181, 185, 187 188 y 190 del Reglamento de la misma Ley, artículo 39 del Reglamento de Búsqueda y Salvamento, los artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; artículos 8, fracción I y II, 31, fracciones I, II y III del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes [SICT]; , artículo 15 de la Ley Federal de procedimientos Administrativos.

El presente Informe es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, conformada por la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, Subsecretaría de Comunicaciones y Transporte [SSCT], 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 recomendaciones de carácter preventivo para toda Autoridad, Concesionario, Permissionario, Operador Aéreo y personal técnico aeronáutico que interviene en el diseño, mantenimiento y operación de una aeronave, su regulación y vigilancia de los permisos o concesiones que otorgue el Gobierno Federal.

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 80 81, 81 BIS y 81 TER de la Ley de Aviación Civil y 180, 180 Bis, 185, 187, 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 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).

RESUMEN

El día 02 de febrero de 2024, el vuelo VOI892, procedente del Aeropuerto Internacional de Guadalajara [GDL] Jal., aterriza en la pista 18R del aeropuerto Internacional de Dallas Fort Wort, y el controlador "LW1" inicialmente le da la indica a la tripulación, que deberá desalojar la pista por rodaje "Whiskey Lima" [WM], y mantener antes de Pista 18L, minutos después el controlador cambia la indicación y ahora solicita que su salida la hiciera por rodaje "Whiskey Mickey [WM], y mantener antes de la pista 18L, indicación la tripulación del vuelo VOI892 colaciona correctamente.



Ilustración 1 Recibe indicación para desalojar pista por "ML"

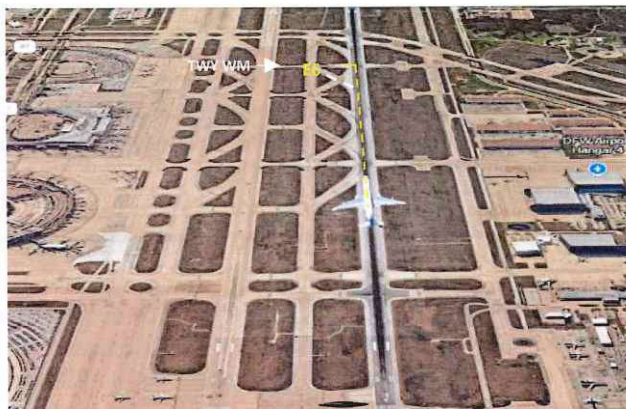


Ilustración 2 Ahora espeditar salida por rodaje "WM"

Sin embargo, la tripulación tuvo una confusión, y no se detuvo en el momento de llegar a la intercepción de rodaje WM y la pista 18L, el capitán menciona haber escuchado SPEED UP, por lo que cruza la pista si autorización y teniendo una aeronave en espera para despegar por la pista 18L.

Cabe hacer mencionar que, el controlador al cambiar la indicación, no le autorizo a la tripulación su salida por el rodaje de alta velocidad "E6".



Ilustración 2 Vuelo VOI892 continua su rodaje si autorización hasta rodaje "WL"



ANÁLISIS

A las 23:00 UTC el vuelo VOI892 aterrizó en la pista 18R, recibiendo la instrucción de salir de pista por rodaje WL, la tripulación confirma haber recibido la información, minutos después el controlador LW1, cambia la indicación y ahora solicita a los tripulantes hacer su salida por rodaje WM y mantener antes de la pista 18L, colacionado la información los tripulantes.

Por otra parte, en la cabecera de la pista 18L se encontraba el vuelo AAL2009 en espera de autorización para su despegue, y el LW1 solo esperaba se detuviera su rodaje el VOI892, para autorizar el despegue del AAL2009, pero al observar que continuaba su rodaje trato de comunicarse con la tripulación y al no lograrlo llamo control terrestre para verificar si el VOI892 está en esa frecuencia.

En su declaración el capitán menciona que su primer oficial le pregunta si le autorizaron a cruzar la pista 18L, pero su respuesta es que había escuchado la expresión SPEED UP por lo que se apresuró a cruzar

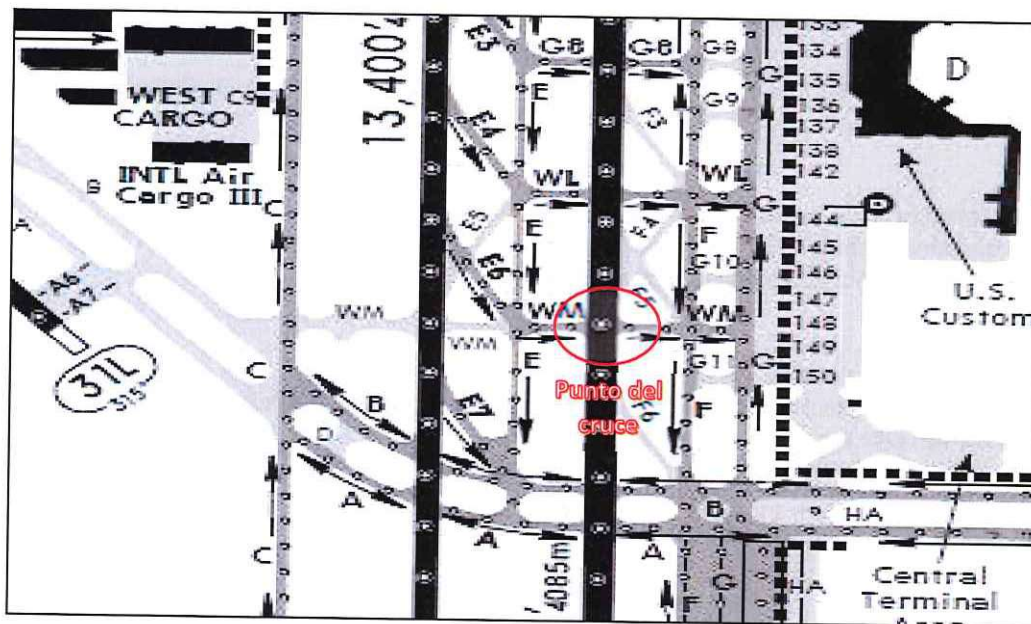


Ilustración 5 posición del vuelo VTM289, hot spot 2 del aeropuerto internacional de Louisville, Kentucky.

- El controlador no menciona en sus indicaciones la frase SPEED UP como lo menciona el capitán.
- Se le solicita a la tripulación mantener antes de pista 18L.
- Sin autorización de CTA cruzo la pista

Causa probable.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, con fundamento en los artículos 80, 81, 81 bis y 81 ter de Ley de Aviación Civil, 180, 181, 185, 187 188 y 190 del Reglamento de la misma Ley, artículo 39 del Reglamento de Búsqueda y Salvamento, los artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; artículos 8, fracción I y II, 31, fracciones I, II y III del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); determinó como causa probable de este incidente grave:

“incursión en pista del vuelo VOI892 debido a una desviación del piloto que colaciono la instrucción realizando el cruce de pista durante el despegue autorizado del vuelo AAL2009”.



Fase de vuelo

VOI892 Rodando

AAL2002 próximo a iniciar la carrera de despegue

Factores Contribuyentes

- No preguntar al CTA la duda sobre la instrucción
- Desviación operacional
- Falta de escucha efectiva

Acciones correctivas inmediatas por parte del operador

La organización publico internamente el Boletín de Seguridad Operacional donde informa las medidas correctivas para el capitán y para el primer oficial.

- **Capitán**
 - Curso CRM enfocado a temas de Pilot Deviation y liderazgo en cabina
 - Sesión de retroalimentación por parte del departamento de Flight Data Analysis
 - Línea Check de verificación en rutas a Estados Unidos
- **Primer Oficial**
 - Curso CRM enfocado a temas de Pilot Deviation
 - Sesión de retroalimentación por parte del departamento de Flight Data Analysis
 - Line Check de verificación en rutas a Estados Unidos.

Atentamente

El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero