INFORME FINAL

EXP. No. INCIDDTAFA279/2021MMMX

MAC: Acercamiento en vuelo / Alerta ACAS / Perdida de separación / Cuasi colisión en vuelo
Centro de Control MEX
Aeronave marca Boeing modelo 737-852
Matrícula XA-AMB, vuelo AMX642 (MMMX-KLAX)
Aeronave marca Boeing modelo 737-852
matrícula XA-AMN vuelo AMX423 (KMIA– MMMX)
El día 18 de diciembre del 2021, a las 2132 UTC

COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión 016/22 de la Comisión Investigadora de fecha 01 de julio de 2022.

Matrícula: **XA-AMB/XA-AMN/STA**
Número de expediente: **INCIDDTAFA2792021/MMMX**

Introducción.

Se recibió un reporte obligatorio por parte del operador (Aerovías de México S.A de C.V) de un incidente de tránsito aéreo, suscitado el día 18 de diciembre del 2021 a las 2132 UTC, entre la aeronave marca Boeing modelo 737-852 Matrícula XA-AMB, vuelo AMX642 con ruta (México-Los Ángeles) y la aeronave marca Boeing modelo 737-852 matrícula XA-AMN vuelo AMX423 (MIAMI– MEXICO).

La comisión estuvo conformada por el operador de la aerolínea (Aeroméxico), también estuvieron presentes la Agencia Federal de Aviación Civil (Estado de Matricula) y al Estado del Suceso (Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación), además formaron parte de la investigación el prestador de los servicios de tránsito aéreo (SENEAM), Grupos Colegiados y Sindicatos, para la emisión de una opinión de la causa y factores contribuyentes del suceso.

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.

La responsabilidad por la aplicación de las recomendaciones de seguridad operacional y/o técnicas emanadas de este informe de suceso, corresponde a quien recibe la notificación de la recomendación. La Agencia Federal de Aviación Civil en base a sus facultades realiza la vigilancia de la aplicación de las recomendaciones.

Resumen

A las 21:23:16 UTC se reporta el AMX642 cruzando 8,700 pies realizando la salida URON y es autorizado a ascender a FL290 y es autorizado por Contacto radar el ascenso a FL290, a las 21:28:47 UTC, en las imágenes radar se visualiza al vuelo AMX642 en fase de ascenso de 13,000 pies para FL290, con una velocidad computada de 300 nudos, mientras el transito AMX423 se encontraba en descenso de 21,300 para 21,000 pies, en la llegada ENAGA, sobre MX753.

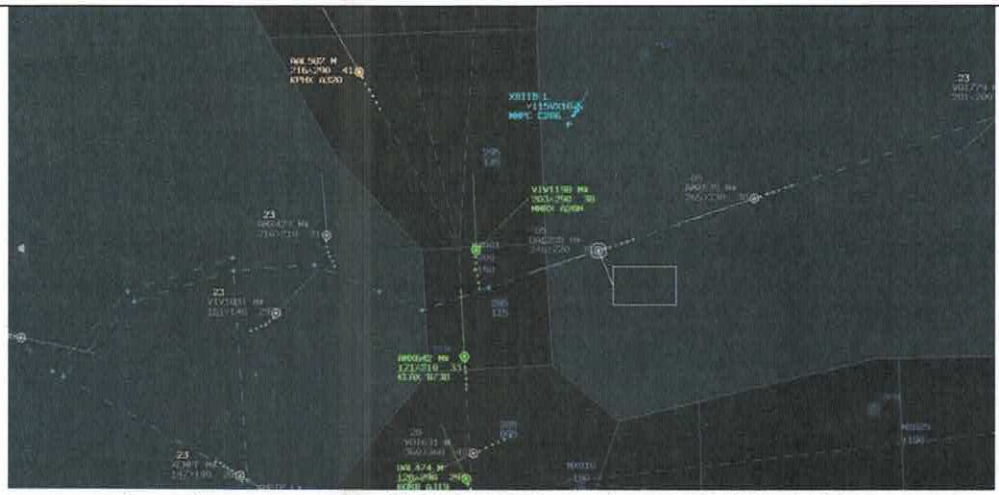


Figura 1 Imagen de las 21:30:28 UTC en el área de Salidas México

A las 21:30:28 UTC, el AMX642 continua el ascenso con un régimen de 2,300 ft/min, siendo instruido a mantener a 21,000 pies, debido al tránsito AMX423 (manteniendo a 21,000 pies y 310 nudos) que estaba iniciando el viraje a la derecha para interceptar el fijo MX801 (ver imagen 1).

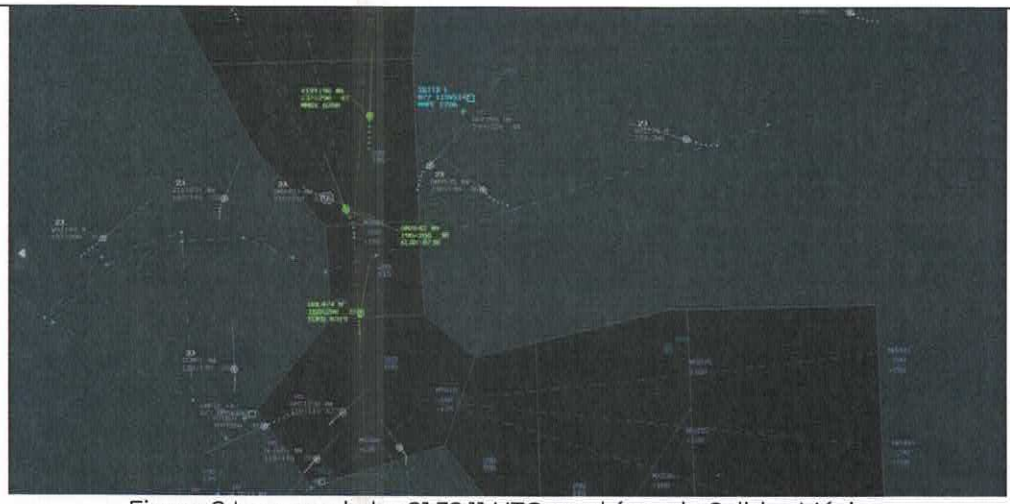


Figura 2 Imagen de las 21:32:11 UTC en el área de Salidas México

Ambas aeronaves continúan con sus actitudes de vuelo, el AMX423 manteniendo a 21,000 pies con 310 nudos de velocidad mientras el AMX642 en ascenso de 19,400 por 20,000 pies

con una velocidad de 380 nudos, el máximo acercamiento entre las aeronaves fue de 1,400 pies a la vertical (ver imagen 2).

Conclusiones

En el vuelo AMX642 se activó la TA cuando tenía una separación vertical con el transito AMX423 de 2,000 pies y posteriormente la RA cuando estaba a 1,500 pies de separación vertical, de acuerdo con sistema de vigilancia el máximo acercamiento entre las aeronaves fue de 1,400 pies de separación vertical, por lo que se determinó que no hubo perdida de separación reglamentaria de 1,000 pies.

El régimen de ascenso alto de 2,300 pies, para nivelar a 20,000 pies, cuando el otro transito se encontraba nivelado a 21,000 pies.

Causa probable.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, determinó como causa probable:

Activación de TA (con 2,000 pies de separación) y posterior RA (con 1,500 pies de separación) en el vuelo AM642, debido a un régimen de ascenso alto para nivelar a 20,000 pies, considerando al transito AMX423 nivelado a 21,000 pies, como potencial problema para colisión

Fase de vuelo

AM642 en ascenso
VIV1198 en ascenso

Atentamente
El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero
Ced. Prof. 1718542