INFORME FINAL **EXP. No. INCIDDTAFA2142021/MMMX**

MAC: Acercamiento en vuelo / Alerta ACAS / Perdida de separación / Cuasi colisión en vuelo
ACC MEX
Aeronave marca Embraer modelo ERJ 190-100 IGW
matrícula XA-GAH, vuelo SLI655 (SDQ – MEX)
Aeronave marca Airbus, modelo 320-271 NEO
matrícula XA-VII, vuelo VIV5753 (MXL – MEX)
El día 14 de octubre de 2021, a las 17:50 UTC

COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión 013/22 de la Comisión Investigadora de fecha 03 de junio de 2022.

Matrícula: **XA-GAH/XA-VII/STA**
Número de expediente: **INCIDDTAFA2142021/MMMX**

RESUMEN

El día 18 de octubre se recibió un reporte obligatorio RA TCAS; por parte del área de seguridad operacional de Aeroméxico Connect; suscitado el 14 de octubre de 2021, a las 17:50 UTC a la aeronave marca Embraer modelo ERJ 190-100 IGW, matrícula XA-GAH, vuelo SLI655 (SDQ – MEX), realizando la aproximación estandarizada LIDES y la aeronave marca Airbus, modelo 320-271 neo, Matrícula XA-VII, vuelo VIV5753 (MXL - MEX), existían condiciones meteorológicas visuales y no había desviaciones en la zona, cabe hacer mención que no hubo lesionados por la ocurrencia de estos hechos así como ninguna aeronave resulto con daños.

De acuerdo con la transcripción magnetofónica, a las 17:43:18 UTC el vuelo SLI655 se reporta en descenso vía STAR a 18000 siendo instruido a reducir velocidad a 210 nudos, a las 17:43:32 UTC APP MEX instruye al VOI5753 el descenso vía DARAN 1A a 11000, en la imagen del radar de vigilancia de las 17:44:19 UTC, el SLI655 estaba descendiendo de 18000 a 18100 pies a 330 nudos, próximo a checar el fijo LIDES, en sentido opuesto sobre el procedimiento MX712 estaba el VOI5753 descendiendo de 17000 por 11000 pies, existía una separación entre las aeronaves de 10 MN a la horizontal.

No existían anuncios del sistema de vigilancia de conflictos en el área, en la imagen de las 17:44:41 UTC se aprecia que el VOI5753 comienza a dar un viraje a la izquierda descendiendo de 17000 pies por 11000 pies y el vuelo SLI655 se encontraba sobre el fijo LIDES a 18100 por 18000, en el sistema de vigilancia aparece el STCA[1] LISCT entre los tránsitos, a las 17:45:08 el SLI655 reporta el ascenso por indicación TCAS.

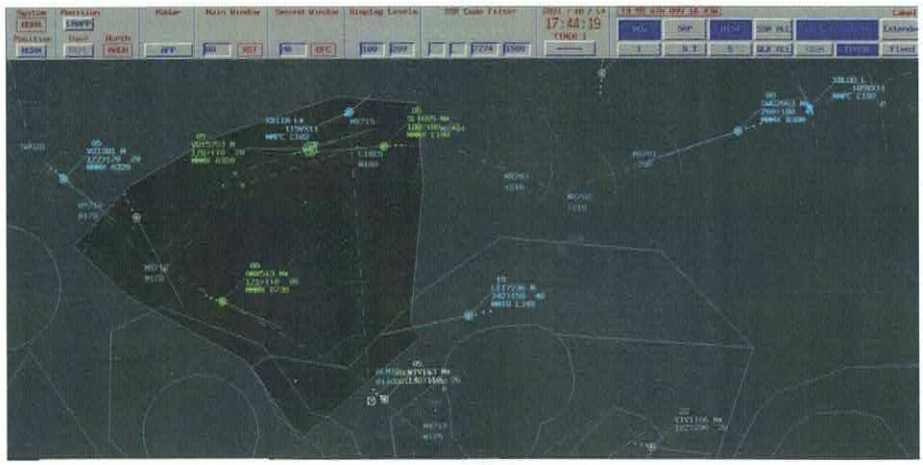


Imagen 1

[1] Short Term Conflict Area

El máximo acercamiento entre las aeronaves fue de 1200 pies de separación a la vertical (SLI655 a 18200 pies para 18000, VOI5753 en descenso de 17000 por 11000 pies, 0 MN a la horizontal), sobre el fijo LIDES.

Los regímenes de descenso no fueron factor debido a que prácticamente el VOI5753 estaba nivelada a 17000 pies y el SLI655 descendiendo de 18100 a 18000 pies, aunque estaba su régimen muy bajo de aproximadamente 30 pies por segundo.

CAUSA PROBABLE

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

Activación de RA TCAS en el vuelo SLI655 con maniobra evasiva de no continuar descendiendo a 18000 pies por presencia del tránsito VOI5753 que estaba manteniendo a 17000 pies, ambos vuelos tenían convergencia sobre el fijo LIDES, no existiendo riesgo de colisión.

FASE DE VUELO

SLI655 en descenso
VOI5753 en descenso

Atentamente
El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero
Ced. Prof. 1718542