



INFORME FINAL

EXP. No. INCIDGFTAFA210/2023KLAX

MAC: Acercamiento en vuelo / Pérdida de separación / Casi colisión en vuelo
Cercanías del Aeropuerto internacional de Los Ángeles, California
Aeronave marca Embraer modelo E190, matrícula XA-ALP, vuelo SLI2704 de Aeroméxico (MTY-LAX)
Servicio Público de Pasajeros
Aeronave marca BOEING modelo 787-10, matrícula N-12012, vuelo UAL399 de United Airlines (EWR-LAX) de
Servicio Público de Pasajeros
El día 25 de julio de 2023, a las 1750UTC (10:50 hora local)





SCT-M-2023/07/26-0003 (INCGFTAF210/2023KLAX)

INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **23/2024** de la Comisión
Investigadora de fecha **09 de julio de 2024**

INFORMACIÓN

No. vuelo: SLI2704
Matrícula: XA-ALP
Modelo de Aeronave: E190
Comunicación con: SCT
Controlador: DNYR
Frecuencia 124.9

METAR

KLAX 251653Z 25005KT 5SM HZ SCT006 SCT140 21/18 A2998 RMK AO2 SLP151 T02110178

INTRODUCCIÓN

Se recibió un MOR (Mandatory Obligatory Report) de la FAA (Federal Aviation Administration) del día 25 de julio del 2023 a las 1750UTC (10:50 hora local), donde se menciona un incidente grave por una pérdida de separación reglamentaria entre la aeronave marca Embraer modelo E190, matrícula XA-ALP, de la aerolínea Aeromexico Connect con numero de vuelo SLI2704 en la ruta MTY-LAX, en la aproximación final a la pista 25L del Aeropuerto Internacional de Los Ángeles, California. Con la aeronave marca Boeing modelo B787-10, matrícula N-12012, de la aerolínea United Airlines con numero de vuelo UAL399 en la ruta Aeropuerto Internacional de Libertad de Newark, EWR-LAX en la aproximación final a la pista 24R. Ambas aeronaves bajo la administración de SCT DNYR.

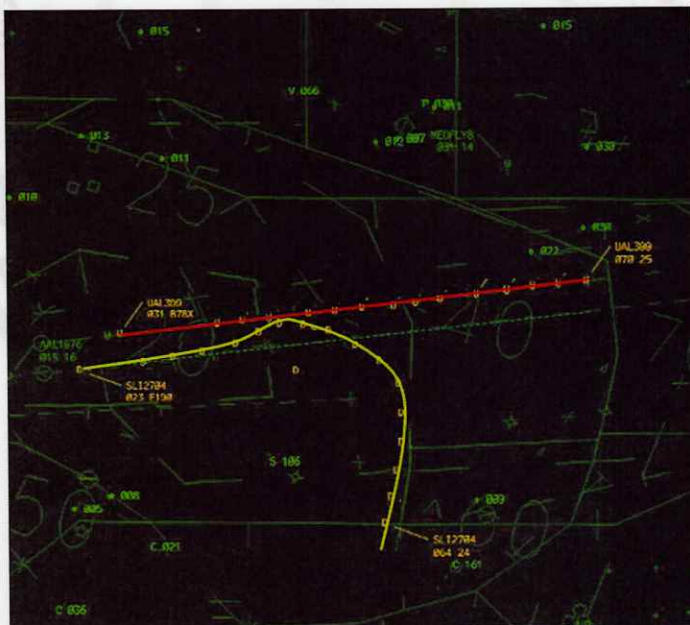


Ilustración 1. Trayectoria de los vuelos SLI2704 y UAL399



Advertencia

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos señalan que el presente informe final de dictamen esta emitido y fundamentado con base 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 fracciones III y XVI, sub-fracción XVI.5, 9, y 21 fracción XXIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); 185, 187, 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 80, 81, 81 BIS y 81 TER 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 24 de agosto de 2021.

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, de la Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes 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 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.

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.



RESUMEN

El día 25 de julio de 2023 a las 1750 UTC (10:50 hora local), el controlador DNYR se encontraba dando vectores al vuelo SLI2704 bajo la administración de SCT DNYR en la frecuencia 124.9 MHz, para el aterrizaje por instrumentos (ILS) a la pista 25L del aeropuerto Internacional de los Ángeles, California (LAX). El controlador informo el rumbo 280 para el vuelo SLI2704 para el localizador a la pista 25L. En las imágenes del sistema de vigilancia se observa al vuelo SLI2704 que realizo un viraje a la izquierda sobrepasando el límite del localizador ocasionando un acercamiento con pérdida de separación reglamentaria con el vuelo UAL399, que se encontraba en aproximación final a la Pista paralela (24R), en la frecuencia 128.5 MHz, con el control STAR, la tripulación del vuelo UAL399 reportó a aproximación STAR el acercamiento.

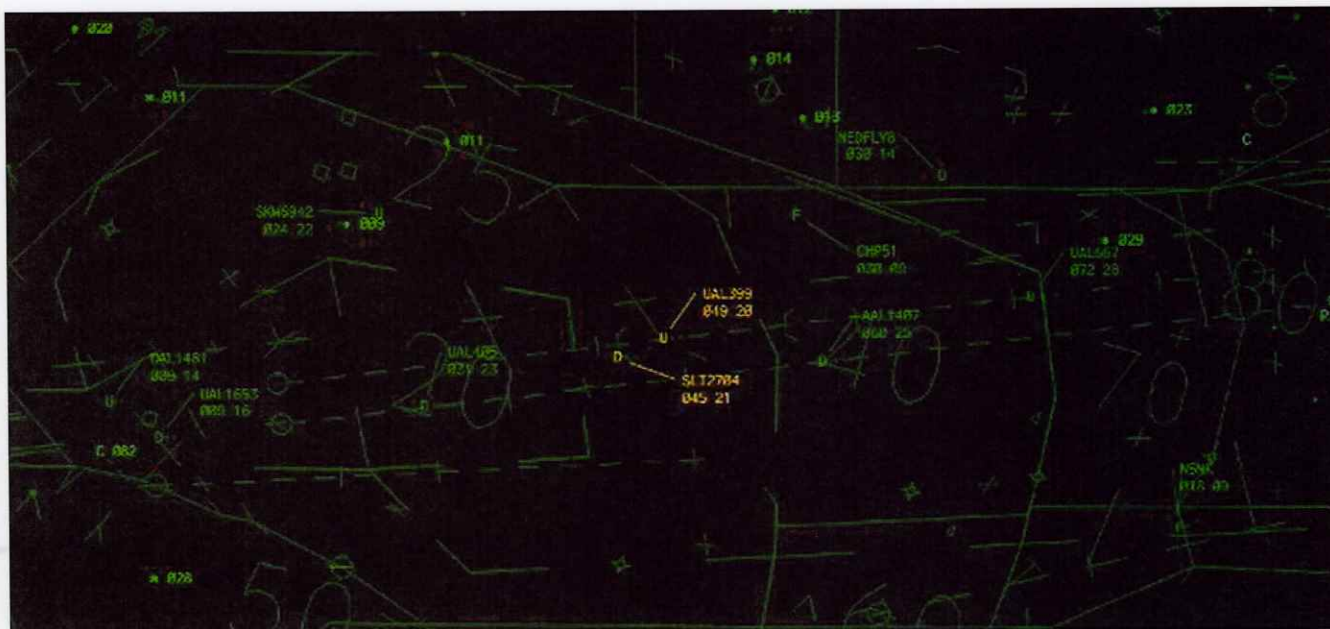


Ilustración 2. Punto más crítico entre aeronaves

ANALISIS

- El vuelo SLI2704 realizo el viraje a la izquierda sobrepasando la trayectoria del localizador de la pista 25L entrando en conflicto con el vuelo UAL399 que se encontraba alineado con el localizador de la pista 24R.
- El controlador SCT DNYR al ver conflicto en el sistema de vigilancia le dio vectores al vuelo SLI2704 de viraje de 30 grados a la izquierda para interceptar el localizador de la pista 25L, para estar delante del vuelo UAL399, y evitar la pérdida de separación.
- El acercamiento más crítico entre ambas aeronaves fue de 0.95NM a la horizontal y 400 ft a la vertical.
- El primer oficial del vuelo SLI2704 se encontraba en vuelo de categorización, indica en su entrevista que fallaron en interceptar el localizador ya que hubo una confusión de programación debido a que la información que recibieron vía ACARS mencionada aproximación RNAP a la pista 25, y aunque tenían conciencia que no estaban utilizando un ILS el comandante de la aeronave fallo en verificar si el primer oficial había realizado correctamente la programación.



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 accidente:

"Viraje inadecuado del vuelo SLI2704, debido a la pérdida de conciencia situacional al no seguir la aproximación RNAV, utilizando erróneamente la aproximación ILS, invadiendo la trayectoria en pista paralela durante la aproximación del vuelo SWA399"

Fase de vuelo

SLI2704 Aproximación final

UAL399 Aproximación final

Factores Contribuyentes

- Falta de coordinación entre los miembros de la tripulación del SLI2704 (pérdida de la conciencia situacional)
- Desviación operacional

Acciones correctivas inmediatas por parte del operador

1. Aeromexico Connect emitió la Circular Interna CIJEV – 009 / 23 "MÍNIMOS LPV", con el objetivo es reforzar en el grupo de pilotos de la Organización la correcta selección del tiempo mínimo en aproximaciones RNAV de No Precisión. (ver adjunto A)
2. La Organización programará una verificación operativa de línea (LOC) a la tripulación de vuelo en el mes de noviembre de 2024.

Atentamente

El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero

Ced. Prof. 1718542