



INFORME FINAL

EXP. No. INCIDGFTAFA093/2024 KTUS

MAC: Acercamiento en vuelo / Perdida de separación / Casi colisión en vuelo
Cercanías del Aeropuerto internacional de Tucson, Arizona
Aeronave marca Airbus modelo A321-231, matrícula XA-VLH, vuelo VOI878 (MMCL-KPHX) de Volaris
Servicio Público de Pasajeros
Aeronave marca Embraer modelo L500, matrícula XA-FLB, vuelo ACW2720 (KSDL-MMHO)
Servicio Público de Pasajeros
10 de febrero del 2024 a las 2128UTC (18:17 horas)





ZAB-M-2024/02/10-0003 (INCGFTAFA093/2024 KTUS)

INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **35/24** de la Comisión
Investigadora de fecha **14 de octubre de 2024**

INFORMACIÓN

No. vuelo: VOI878
Matrícula: XA-VLH
Modelo de Aeronave: A321-231
Comunicación con: SCT
Controlador: ZAB-M
Frecuencia: 135.15

METAR

KTUS 102053Z 28008KT 10SM BKN038 OVC047 08/02 A2994 RMK AO2 SLP126 T00830022 58000 \$

INTRODUCCIÓN

Se recibió un Mandatory Obligatory Report (MOR) emitido por la Federal Aviation Administration (FAA) informado que el día 10 de febrero del 2024 a las 2128 UTC (13:128), tuvo lugar el incidente grave clasificado como RA TCAS, cuando la aeronave marca Airbus modelo A321-231, matrícula XA-VLH, VOI878 con origen en el Aeropuerto Internacional de Culiacán Sin., (MMCL) con destino al aeropuerto Internacional de Phoenix-Sky Harbor (KPHX), se le había solicitado mantuviera FL300 sin embargo la aeronave hizo un descenso a FL297, con esto causando una pérdida de separación con el vuelo ACW2720 el cual se encontraba volando en FL290.



ADVERTENCIA

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación y 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; 7 fracción segunda del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); 81 de la Ley de Aviación Civil; 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 Subsecretaria 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, conformada por la Dirección de Análisis de Accidentes e incidentes de Aviación, Subsecretaria 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, Permisionario, 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 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).



RESUMEN

A las 2128 UTC el Controlador ZAB91 Autorizo al vuelo VOI878 para descender de FL320 y mantener FL300, la tripulación colaciono correctamente la información.

A las 2130 UTC el controlador ZAB91 observa que el VOI878 se encuentra por debajo del nivel asignado, por lo que pide a la tripulación verifique su nivel.

Siendo las 21:30 UTC el VOI878 se observa estar volado en el FL297.

A las 21:30 UTC el vuelo ACW2720 informa tener un RA y se encuentra descendiendo a nivel de vuelo FL285, y en este momento el VOI878 alcanza el FL300.

A las 21:30 UTC el vuelo ACW2720 se encuentra en el nivel de vuelo FL283 y el VOI878 alcanzo el FL301.

Cabe hacer mención que sus direcciones eran opuestas.

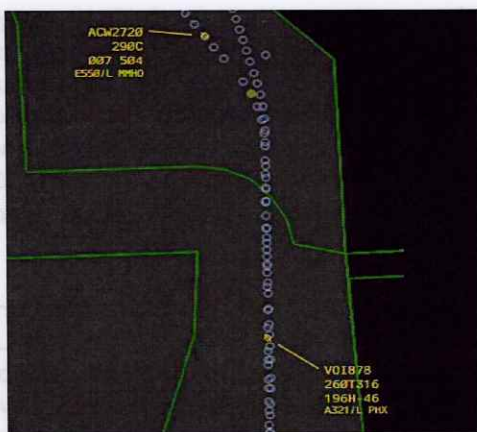


Imagen 1. El vuelo VOI878 empieza descenso a FL260

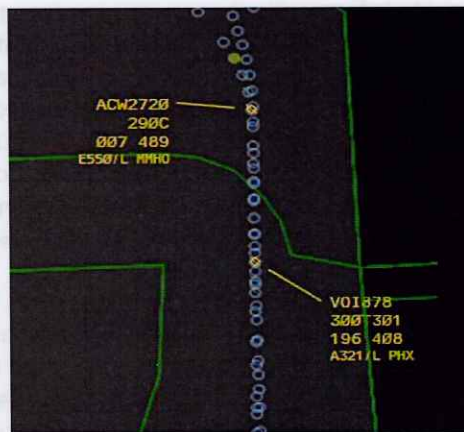


Imagen 2. Se activa alerta y VOI asciende a FL301

ANÁLISIS

Las observaciones obtenidas en el expediente de este suceso fueron las siguientes:

La tripulación del VOI878 recibió la instrucción de descender a FL260 y mantenerlo, dos minutos después el "LC" al ver que el vuelo ACW2720 tiene una ruta en sentido opuesto y mantiene el nivel de vuelo FL290, llama al VOI878 indicándoles que detenga su descenso y mantenga el nivel de vuelo FL300, y aunque los tripulantes colacionan correctamente continúan el descenso.

Las acciones correctivas fueron que el vuelo ACW2720 descendió a nivel de vuelo FL283 y el VOI878 ascendió a nivel de vuelo FL301.

En las declaraciones de los tripulantes del vuelo VOI878 declara que el Primer Oficial (PO) era el Piloto Volando (PF), pero que también llevaba las comunicaciones al momento de presentarse la resolución.



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:

"Pérdida de separación reglamentaria durante la aproximación inicial del vuelo VOI878 que estaba a en FL300 y el vuelo ACW2720, cuando mantenía FL290, el ATCO (de centro Albuquerque) autoriza inicialmente al VOI878 a descender a FL260, minutos después le instruye detener el descenso y mantener el FL300. Sin embargo, el VOI878 descendió hasta FL297, teniendo una pérdida de separación de 300 ft en la vertical".

FASE DE VUELO

XA-VLH (VOI878) Aproximación inicial

XA-FLB (ACW2720) Su vuelo recto y nivelado

FACTORES CONTRIBUYENTES

- Mala administración de recursos en cabina tripulación del vuelo VOI878.
- Capitán de la aeronave no ejerció su función en el vuelo.
- Carga de trabajo del Primer Oficial, siendo el piloto volando y llevando las comunicaciones.

Acciones correctivas inmediatas por parte del operador (Volaris)

Sesión de retroalimentación con la tripulación del vuelo VOI878.
Cursos CRM enfocados a temas de PILOT Deviation

Atentamente

El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero

Ced. Prof. 1718542

