



INFORME FINAL INCIDENTE GRAVE

EXP. No. INCGTAF241/2023 KLAX

MAC: Acercamiento en vuelo / Perdida de separación / Casi colisión en vuelo
Cercanías del Aeropuerto internacional de Los Ángeles, California
Aeronave marca Airbus modelo A321-231, serie 7326, matrícula XA-VLV, vuelo VOI912 (MMDL-KLAX) de Volaris de
Servicio Público de Pasajeros
Aeronave marca Airbus modelo A321-271NX, serie 11122 matrícula N-518DQ, vuelo DAL800 de Delta Air Lines
(KFL-LAX) de Servicio Público de Pasajeros
21 de septiembre del 2023 a las 1739 UTC (10:39 hora local)





SCT-M-2023/09/21-0005 (INCGFTAFA241/2023 KLAX)

INFORME FINAL

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

INFORMACIÓN

No. vuelo: VOI912
Matrícula: XA-VLV
Modelo de Aeronave: A321-231
Comunicación con: SCT
Controlador: SNYR
Frecuencia: 124.9

METAR

KLAX 211729Z 25006KT 9SM FEW017 BKN029 BKN049 20/16 A2996 RMK AO2 T0200015

INTRODUCCIÓN

Se recibió un MOR (Mandatory Obligatory Report) de la FAA (Federal Aviation Administration) suscitado el día 21 de septiembre de 2023 siendo las 1739UTC (10:39 hora local) de un incidente grave clasificado como resolución RA-TCAS, de la aeronave marca Airbus modelo A321-231, matrícula XA-VLV, con numero de vuelo VOI912 (MMGL-KLAX) de la compañía Volaris, que se encontraba aproximadamente a 17 millas del Aeropuerto Internacional de Los Ángeles, California, con rumbo 330° y una altitud de 5,000 ft, el vuelo VOI912 estaba siendo instruido a realizar un viraje a la derecha rumbo 050°, el cual se hizo hacia la izquierda, el ATCO instruyo de manera inmediata hacia la derecha para corregirlo. Lo que ocasionó una pérdida de separación con la aeronave marca Airbus modelo A321-271NX, matrícula N518DQ, con numero de vuelo DAL800 (KFL-LAX) de la compañía Delta Airlines. Que se encontraba a una altitud de 5,000 ft y 1.93 NM al lateral enfilado a aterrizar a la pista 25L.



Ilustración 1 trayectorias de los vuelos VOI912 y DAL800



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 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, 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, 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

El día 21 de septiembre de 2023 a las 1739UTC (10:39 hora local) el vuelo VOI912 se encontraba aproximadamente a 17 MN del Aeropuerto Internacional de Los Ángeles, California (LAX) con rumbo 330° y una altitud de 5,000ft bajo la administración de SCT siendo instruida por DNYR a descender y mantener a 5,000ft, posteriormente le instruye virar a la derecha rumbo 050°, el ATCO observo en el sistema de vigilancia que comenzó a virar hacia la izquierda rumbo 330, por lo que el controlador DNYR le instruye virar inmediatamente hacia la derecha informándole que tendría que realizar un viraje muy cerrado, debido a que el vuelo DAL800 se encontraba perfilado para aterrizar en la pista 25L a una altitud de 5,000 ft., ocasionando esta acción una pérdida de separación y una resolución RA TCAS en el vuelo VOI912.

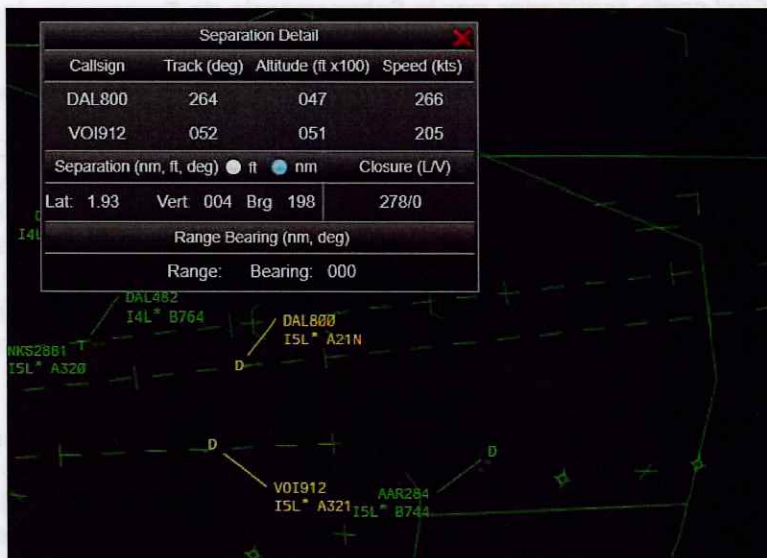


Ilustración 2 Detalles de separación entre aeronaves

La separación entre el vuelo VOI912 y el vuelo DAL800 fue de 400 ft a la vertical y 1.93 NM a la horizontal, cuando la separación mínima es de 1,000 ft a la vertical y 3 NM a la horizontal.

El primer oficial del vuelo VOI912 que llevaba los controles de la aeronave viro hacia el lado izquierdo a los 330° (en lugar de virar a la derecha 50°). al momento del suceso, y el capitán se encontraba en las comunicaciones colaciono la instrucción correctamente.



Ilustración 3 trayectoria del Vuelo VOI912



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:

"Resolución RA TCAS del vuelo VOI912 con el vuelo DAL800 que se encontraba en aproximación a la pista 25L, debido a que el vuelo VOI912 no se apegó a la instrucción del controlador de virar 50° a la derecha realizándolo a la izquierda, y durante la corrección al viraje a la derecha se produjo la pérdida de separación"

FASE DE VUELO

XA-VLV (VOI912) próximos a la Aproximación final

N518DQ (DAL800) Aproximación final

FACTORES CONTRIBUYENTES

- Factor humano – Pérdida de la conciencia situacional
- Desviación de piloto

Acciones correctivas inmediatas por parte del operador

- Capitán.
 - 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
- 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

Ced. Prof. 1718542

