



INFORME FINAL INCIDENTE GRAVE

EXP. No. INCIDGFTAFA243/2023 KSBA

MAC: Acercamiento en vuelo / Perdida de separación / Casi colisión en vuelo
Cercanías del Aeropuerto internacional de Los Ángeles, California
Aeronave marca Learjet modelo LJ35, matrícula XA-UKF, vuelo XAUKF de Airlink de Servicio de Ambulancia aérea
Aeronave marca Boeing modelo B737-800, matrícula N302SS, vuelo AAL2633 de American Airlines de Servicio Público de Pasajeros
23 de octubre del 2023 a las 03:27 UTC (09:27 horas)





ZHU-M-2023/10/23-0004 (INCGFTAFA243/2023 KSBA)

INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión **36/24** de la Comisión
Investigadora de fecha **16 de octubre de 2024**

INFORMACIÓN

INFORMACIÓN

No. vuelo: XA-UKF
Matrícula: XA-UKF
Modelo de Aeronave: LJ35
Comunicación con: ZHU
Frecuencia: 132.95
Posición de comunicación con R43

METAR

SPECI KLCH 230332Z AUTO 13005KT 2 1/2SM BR CLR 19/19 A2999 RMK AO2 T01940194=

INTRODUCCIÓN

Se recibió un MOR de parte de la FAA donde reporta que el día 23 de octubre del 2023 siendo las 03:27 UTC en South of Bell city, LA., la tripulación de la aeronave marca LEARJET modelo LJ35 del operador AIRLINK, siendo esta una Ambulancia aérea con matrícula XA-UKF, tuvo un PILOT DEVIATION ocasionando este una pérdida de separación con la aeronave marca BOEING modelo B737-800 con no. de vuelo AAL2633 del operador American Airlines teniendo comunicación con ATC en la posición R43, pasajero y pilotos resultaron ilesos y las aeronaves sin daños.

El alcance de la investigación involucro al estado del Operador (Airlink), de Matricula mexicana (Agencia Federal de Aviación Civil) y de suceso (Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación), para la emisión de una opinión de la causa probable y factores contribuyentes del suceso

Las evidencias disponibles fueron las declaraciones de los controladores y tripulación, así como las imágenes y audios del sistema FALCON (Sistema de vigilancia de tránsito aéreo Estados Unidos).

Las recomendaciones emanadas de esta investigación son de carácter de seguridad operacional sin vincular la culpa o responsabilidad, la implementación y vigilancia de estas le corresponde a la Agencia Federal de Aviación Civil.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes e Incidentes de Aviación(CIDAIA) enfatiza que, en ningún caso, la Causa Probable de este incidente, 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.



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).



INFORME DE ECHOS

Reseña del Vuelo

El 23 de octubre del 2023 a las 03:27 UTC, la aeronave de American Airlines con numero de vuelo AAL2633 a un nivel de vuelo de FL340 con destino a Phoenix tuvo una pérdida de separación con la aeronave XA-UKF, la aeronave con numero de vuelo AAL2633 no reportó TCAS RA hasta que se resolvió el conflicto.

A las 03:14 UTC la aeronave XA-UKF registró su vuelo dejando el nivel de vuelo FL150 a FL160.

A las 03:14 UTC la aeronave XA-UKF fue instruida por el control de tránsito aéreo (ATC) a ascender y mantener un nivel de vuelo de FL330 colacionando esta: "ascender y mantener FL360", El control de tránsito aéreo (ATC) no se dio cuenta del error de la tripulación al no colacionar correctamente su instrucción.

La aeronave XA-UKF ascendió sobre el nivel de vuelo de FL330 resultando una pérdida de separación con el tráfico AAL2633 a un nivel de vuelo de FL350.

A las 03:27 UTC el controlador dio instrucciones de que a ambas aeronaves giraran inmediatamente a 40 grados a la derecha, la aeronave XA-UKF continuó ascendiendo y virando hacia la izquierda del tráfico AAL2633, Instructor de Control de Tránsito Aéreo (OJTI) tomó el relevo y da la instrucción nuevamente que el giro es a la derecha, el instructor (OJTI) pregunta tres veces al piloto para verificar su última altitud asignada, el piloto indica nivel de vuelo de FL360 y continua en el mismo nivel.

Cuando el piloto giró a la izquierda alejándose del tráfico AAL2633, el tráfico AAL2633 empezó a ascender, el OJTI verificó la última asignación de altitud del UKF, después modifico el ascenso a un nivel de vuelo de FL350 para el UKF.

En seguida el OJTI pregunto a la tripulación del AAL2633 si estaban respondiendo a un TCAS, respondiendo este afirmativamente a un RA TCAS a un nivel de vuelo de FL340.

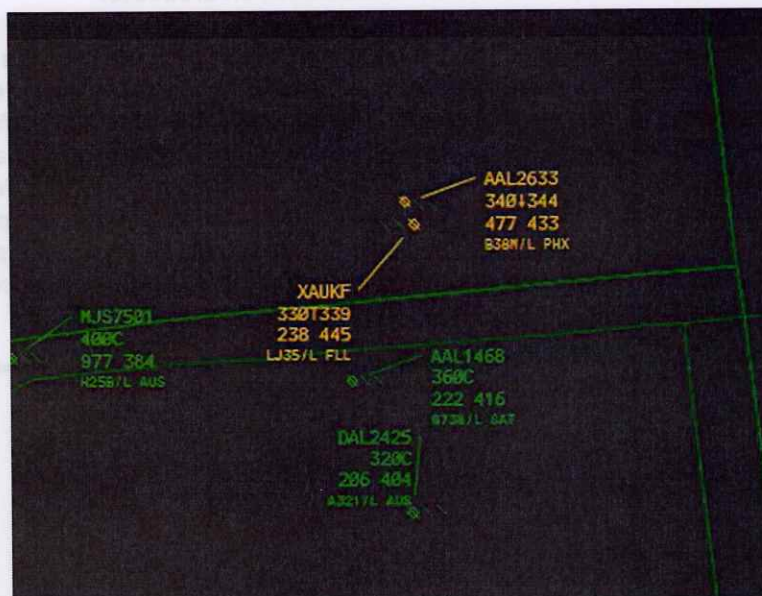


Ilustración 01. Imagen radar del vuelo de la aeronave XA-UKF y vuelo AAL2633

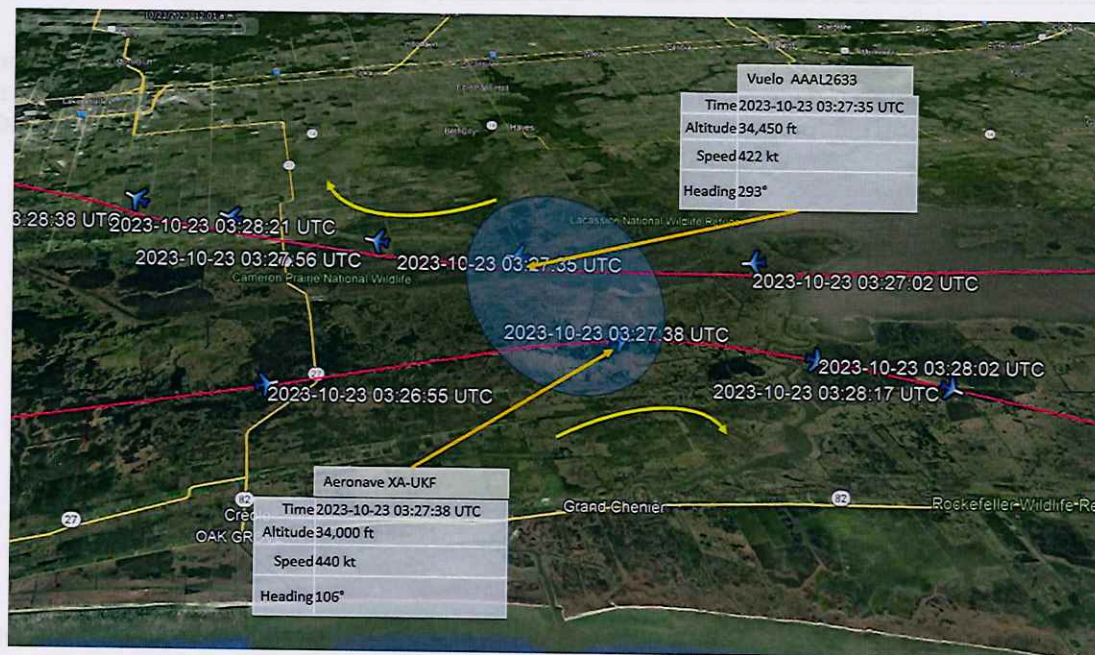


Ilustración 02. Vuelo de la aeronave XA-UKF y vuelo AAAL2633 con Flight Radar

OBSERVACIONES

Se descargaron los datos del vuelo con ayuda del Flight Radar, se revisó en que punto las aeronaves estuvieron más cerca encontrado que estuvieron separadas verticalmente por aproximadamente 450 ft, esta lectura fue segundos después de la separación mínima ocurrida, lo que corresponde al MOR de la FAA donde dice que la separación vertical fue de 300 ft y lateralmente 2.7 MN.

ANALISIS

- El piloto no entendió la instrucción del controlador de ascender a FL330 y continuó ascendiendo a creyendo que el controlador le había dicho FL360.
- El controlador no verifico que el XA-UKF hubiese entendido la instrucción asignada.
- Este suceso se puede clasificar como una desviación operacional (Pilot Deviation) que ocasiono un incidente grave.
- Existió perdida de separación vertical de 300 ft y 2.7 nm entre las aeronaves XA-UKF y el vuelo AAL2633 y existió una resolución TCAS.

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 en vuelo debido a que la tripulación de la aeronave XA-UKF no entendió la instrucción del CTA de ascender y mantener a FL330, colacionando incorrectamente sin ser corregido por el controlador, ascendiendo a FL360, teniendo un acercamiento con el AAL2633 que mantenía un FL340y el CTA no corrigió la colación”

FASE DE VUELO

XA-UKF (XAUKE) ascenso

N302SS (AAL2633) crucero

FACTORES CONTRIBUYENTES

- Falta de escucha efectiva
- Falta de corrección del controlador en capacitación en la colación.

Acciones correctivas inmediatas por parte del operador

1. Derivado a este suceso el operador emitió la siguiente circular “CIRCULAR PPQ-OPS-2302: PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES CONTROLADOR- PILOTO”, la cual fue distribuida a su personal, de igual manera realizó una reunión con sus pilotos para analizar este suceso.

Atentamente

El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero

Ced. Prof. 1718542