



INFORME FINAL

EXP. No. INCG/FT/AF/A/242/2023KMIA

Incursión en Pista
Aeropuerto internacional de Miami, Florida
Aeronave marca Airbus modelo A230, número de serie 5488, matrícula N518VL, vuelo VOI855 (KMIA-MMMX) de
Volaris de Servicio de Público de Pasajeros
Aeronave marca Boeing modelo B737-823, número de serie 29535 matrícula N944AN, vuelo AAL2055 (KMIA-
KCLT) de American Airlines de Servicio Público de Pasajeros
06 de octubre del 2023 a las 20:00 UTC (15:00 horas local)





MIA-M-2023/10/11-0002 (INCGFTAFA242/2023 KMIA)

INFORME FINAL

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

INFORMACIÓN

No. vuelo: VOI855
Matrícula: N518VL
Modelo de Aeronave: A320
Comunicación con: MIA
Frecuencia: 121.8
Posición de comunicación con GN

METAR

KMIA 061953Z 14005KT 10SM FEW033 SCT065 SCT250 32/23 A2985 RMK AO2 SLP109 T03170233

INTRODUCCIÓN

Se recibió un MOR de parte de la FAA donde reporta que el día 06 de octubre del 2023 siendo las 20:00 UTC en el aeropuerto internacional de Miami, Florida (KMIA), el vuelo VOI855 con dirección a la ciudad de México en taxeo recibió instrucciones de rodar hacia pista RWY 12 por la calle de rodaje "TWY Q", pero giró a la izquierda en calle de rodaje TWY Y y entró en pista RWY 12 sin autorización mientras que el vuelo AAL2055 se encontraba listo a despegar.



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 06 de octubre del 2023 en el aeropuerto internacional de Miami, Florida (KMIA) a las 19:58Z el vuelo VOI855 estaba en la rampa de la terminal en comunicación con Ground Control North (GC-N) y recibió instrucciones de rodar hasta pista RWY 12 a través de las calles de rodaje TWY V, TWY Q y mantener en la calle de rodaje TWY Y, el vuelo VOI855 colaciono correctamente la información al mismo tiempo se incorporaba a la calle de rodaje TWY V.

A las 19:59Z el controlador GC-N le indicó que continuara por la calle de rodaje TWY Q detrás de una aeronave no involucrada (Qatar), que se dirigía hacia el sur por la calle de rodaje TWY Y, colacionando la instrucción el vuelo VOI855.

El vuelo AAL2055 estaba en comunicación con el controlador de Control Local Sur (LC-S) y mantenía en posición en pista 12 por tres aeronaves no involucradas que estaban cruzando la pista 12 en la calle de rodaje TWY Y. el vuelo VOI855 se incorporaba a la calle de rodaje TWY Q cuando LC-S autorizó al vuelo AAL2055 para despegar en pista 12.



Ilustración 01. Imagen radar se observa al vuelo VOI855 en las calles de rodaje siguiendo al vuelo QTR8163

A las 20:00Z el vuelo AAL2055 estaba aproximadamente a 250 pies en pista 12 cuando el vuelo VOI855 giró a la izquierda en la calle de rodaje TWY Y y cruzó la línea corta de espera hacia la pista 12.

A las 20:00Z el controlador de Control Local Sur (LC-S) canceló la autorización para el despegue del vuelo AAL2055, el AAL2055 colaciono correctamente, rodó de regreso a pista 12. La proximidad más cercana fue de 0.38NM cuando VOI855 despejó la pista 12. El vuelo AAL2055 estaba aproximadamente a una altitud de 1,000 pies por la pista 12 y a 65 nudos cuando LC-S canceló su autorización de despegue. El vuelo VOI855 se encontraba en mitad de la pista 12 cuando GC-N les indicó que continuaran el cruce de la pista.

A las 20:05Z el vuelo AAL2055 despegó por la pista 12.



Ilustración 02. Imagen radar donde se observa al vuelo VOI855 cruzando pista 12 y al vuelo AAL2055 despegando por pista 12.

A las 2003Z, El vuelo VOI855 consultó a GC-N para informo que estaba confundido con su autorización, porque le dijeron que pasara detrás de Qatar y lo tomó como seguir a Qatar que cruzaba la pista 12 a lo que GC-N declaró que esas no fueron las instrucciones.

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:

"Incurción de la pista de la aeronave N518VL al no entender la instrucción de CTA de mantener antes de pista sobre la calle de rodaje Y, ingresando a la pista activa causando la discontinuación de la carrera de despegue del vuelo AAL2633"

FASE DE VUELO

VOI855 (N518VL) rodaje

AAL2633 (N944AN) despegue

FACTORES CONTRIBUYENTES

- Falta de escucha efectiva



Acciones correctivas inmediatas por parte del operador (volaris)

Capitán

- Curso CRM enfocado a temas de Pilot Deviation
- Curso "Runway Safety"

Primer Oficial

- Curso CRM enfocado a temas de Pilot Deviation
- Curso "Runway Safety"

Atentamente

El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero

Ced. Prof. 1718542