



INFORME FINAL DE INCIDENTE GRAVE

EXP. No. INCG/FT/AF/A/127/2024 KOAK

MAC: Acercamiento en Tierra / Perdida de separación / Casi colisión en vuelo
Cercanías del Aeropuerto internacional de Los Ángeles, California
Aeronave marca Airbus modelo A321-271, matrícula N536VL, vuelo VO1773 [OAK-GDL] de Volaris
Servicio Público de Pasajeros

Aeronave marca Airbus modelo A320, matrícula N602NK, vuelo NKS071 [LAS-OAK] de Spirit Airlines
Servicio Público de Pasajeros
29 de junio del 2024 a las 0657UTC (00:57 horas)





OAK-M-2024/06/29-0001 (INCG/FT/AF/A/127/2024 KOAK)

INFORME FINAL

Aprobado en la Sesión 21/2026 de la Comisión
Investigadora de fecha 10 de junio de 2026

INFORMACIÓN

No. vuelo: VOI1773
Matrícula: N536VL
Modelo de Aeronave: A320-271
Comunicación con: OAK
Controlador: LC1
Frecuencia: 127.2

METAR

KLAX 290653Z 35003KT 10SM FEW008 14/12 A2982 RMK AO2 SLP096 T01390122

INTRODUCCIÓN

Se recibió un Reporte de Ocurrencia Obligatorio (MOR, por sus siglas en inglés), emitido por la Federal Aviation Administration (FAA), en el cual informa que el día 29 de junio del 2024, a las 0657 UTC (00:57 horas), se registró una incursión de pista (RI), que involucro a la aeronave marca Airbus, modelo A320-271, matrícula N536VL, en la pista 30 del Aeropuerto de Okland, California. El evento se debió a una modificación en las instrucciones originales emitidas por el CTA en turno; al efectuarse el relevo de posición, el CTA entrante cambió la indicación y autorizó a la aeronave Airbus a "mantener en pista".



ADVERTENCIA

La Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación a través de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, señalan que el presente informe de dictamen está emitido y fundamentado con base en las normas que emanan del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, artículo 26 del convenio del citado instrumento internacional, artículos 80, 81, 81 bis y 81 ter de Ley de Aviación Civil, 180, 181, 185, 187 188 y 190 del Reglamento de la misma Ley, artículo 39 del Reglamento de Búsqueda y Salvamento, los artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; artículos 8, fracción I y II, 31, fracciones I, II y III del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes [SICT]; , artículo 15 de la Ley Federal de procedimientos Administrativos.

El presente Informe 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 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 vuelo VOI1773 con plan de vuelo al aeropuerto Internacional de Guadalajara, se comunica con control terrestre y solicita autorización para dirigirse a la RWY30, recibe autorización de iniciar su rodaje y la indicación que al llegar a rodaje Whisky [W1, debía mantener antes de pista e informar su posición, al llegar a rodaje W1 se reporta y cambia de frecuencia torre donde la controladora que se encontraba recibiendo turno le indica mantener en pista.

A las 00:56 UTC el vuelo NKS71, de Spirit Airlines un Airbus A320 se reporta encontrándose a 6 Millas Náuticas [MN] en final y es autorizado a aterrizar en pista 30, mientras informaba al nuevo controlador sobre los tráficos que tenía.

Siendo las 06:57 UTC el controlador le ordena al vuelo VOI1773 salir de la pista de inmediato por rodaje Whisky 2 [W2], en ese momento el vuelo NKS071 se encontraba a 1.5 MN por lo que el controlador tuvo que indicarle a dicho vuelo que hiciera una aproximación frustrada (una ida al aire).



Ilustración 1 Vuelo NKS071 hace su aproximación frustrada, VOI1773 permanece en pista

ANÁLISIS

Durante la revisión de la información proporcionada por la FAA, se observó que el CTA [controlador de tránsito aéreo], en turno había instruido al vuelo VOI1773 rodar hacia pista 30 y mantener antes de ella, la terminar esta comunicación se presentó el cambio de turno, el cual coincidió con la llamada del vuelo NKS071 informado que estaba próximo a aterrizar. Simultáneamente, el vuelo VOI1773 se comunicó para reportar su posición. Como el controlador saliente estaba ocupado, el CTA entrante respondió al VOI1773 e indicó "mantenga en pista". Siguiendo esta instrucción, el VOI1773 ingresó a la pista; justo en ese momento el controlador por relevar observa la situación e indicó de inmediato al vuelo NKS071 que realizara una aproximación frustrada

Causa probable.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, con fundamento en los artículos 80, 81, 81 bis y 81 ter de Ley de Aviación Civil, 180, 181, 185, 187 188 y 190 del Reglamento de la misma Ley, artículo 39 del Reglamento de Búsqueda y Salvamento, los artículos 1, 2 fracción I, 14, 16, 18, 26, y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; artículos 8, fracción I y II, 31, fracciones I, II y III del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); determinó como causa probable de este incidente grave:



"Incurción a pista 30, por el vuelo VOI1773, durante el cambio de turno de los Controladores de Tránsito aéreo [CTA], el CTA de relevo contesta la llamada del vuelo VOI7113 y le indica ingrese a pista y mantenga, cuando el CTA a relevar había instruido inicialmente al vuelo a mantener antes de pista."

FASE DE VUELO

VOI1773 Rodaje a pista

NKS071 Aproximación final

FACTORES CONTRIBUYENTES

- Falta de personal.
- Indicación no confirmada con el personal en turno.
- Dudas y toma de decisión errónea.

Acciones correctivas inmediatas por parte del operador

Sesión de retroalimentación a la tripulación del vuelo VOI1773.

Atentamente
El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero