



INFORME FINAL DE INCIDENTE GRAVE

EXP. No. INCG/FT/AF/A/126/2024 KORD

MAC: Acercamiento en vuelo / Perdida de separación / Casi colisión en vuelo
Cercanías del Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago, Illinois, EU
Aeronave marca Boeing modelo B737-Max 8, matrícula XA-DAE, vuelo AMX686 de Aerovías de servicio Público de Pasajeros.
Aeronave marca Boeing modelo 787-8 Dreamliner, matrícula JY-BAH, vuelo RJ263 de Royan Jordanian de servicio Público de Pasajeros
06 de agosto del 2024 a las 20:33 UTC





C90-M-2024/08/06-0007 (INCG/FT/AF/A/126/2024 KORD)

INFORME FINAL

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

INFORMACIÓN

No. vuelo: AMX686
Matrícula: XA-DAE
Modelo de Aeronave: 737 8 MAX
Comunicación con: C90
Frecuencia: 133.00
Posición de comunicación con 1H2

METAR

KORD 061951Z 02018KT 10SM OVC014 21/17 A2996 RMK AO2 PK WND 02028/1924 SLP141 T02110172

INTRODUCCIÓN

Se recibió un MOR de parte de la FAA donde reporta que el día 06 de agosto del 2024 siendo las 20:33 UTC en las cercanías del aeropuerto de Chicago, Illinois, EU, la tripulación de la aeronave marca Boeing modelo 737 8 MAX, matrícula XA-DAE numero de vuelo AMX686, del operador Aerovías de México, S.A. de C.V., tuvo un acercamiento en vuelo ocasionando este una pérdida de separación con la aeronave marca Boeing modelo B787-800 matrícula JY-BAH, vuelo RJA263 del operador Royal Jordanian teniendo comunicación con ATC en la posición 1H2 del Centro de control, pasajero y pilotos resultaron ilesos y las aeronaves sin daños.



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).

INFORME DE HECHOS

Reseña del Vuelo

El 06 de agosto del 2024 a las 20:27 UTC, la aeronave Matricula XA-DAE con numero de vuelo AMX686 estaba en la llegada de SHAIN por la pista 10R hacia el aeropuerto Internacional de Chicago-O´Hare, el vuelo AMX686 estaba a 40 millas al oeste del aeropuerto Internacional de Chicago-O´Hare y se le instruyó interceptar el localizador y descender a el nivel de vuelo 8000 pies, más tarde, se le dio autorización a el vuelo AMX686 descender a los 7000 pies.

A las 20:29 UTC el controlador autorizó al vuelo AMX686 cruzar el fijo OLLGA a 7000 pies y le autorizó para la aproximación ILS a la pista 10R.

el controlador notó que el vuelo AMX686 estaba a 5 millas del fijo OLLGA y en descenso a través de 6000 pies.

A las 20:30 UTC el controlador instruyó al vuelo AMX686 que detuviera el descenso y mantener el nivel de vuelo de 6000 pies y dio aviso al tráfico RJA263 que estaba a un nivel de vuelo de 5000 pies en base derecha pasando por debajo al final de la pista 10R y dirigiéndose a la pista 9C.

La proximidad más cercana fue de 800 pies sobre la vertical y 1,9 millas sobre la lateral. El vuelo AMX686 descendió a los 5800 pies antes de subir al nivel de vuelo de 7000 pies.



Ilustración 01. Imagen radar de la aeronave XA-DAE y vuelo RJA263 en sus puntos mínimos de separación vertical y horizontal

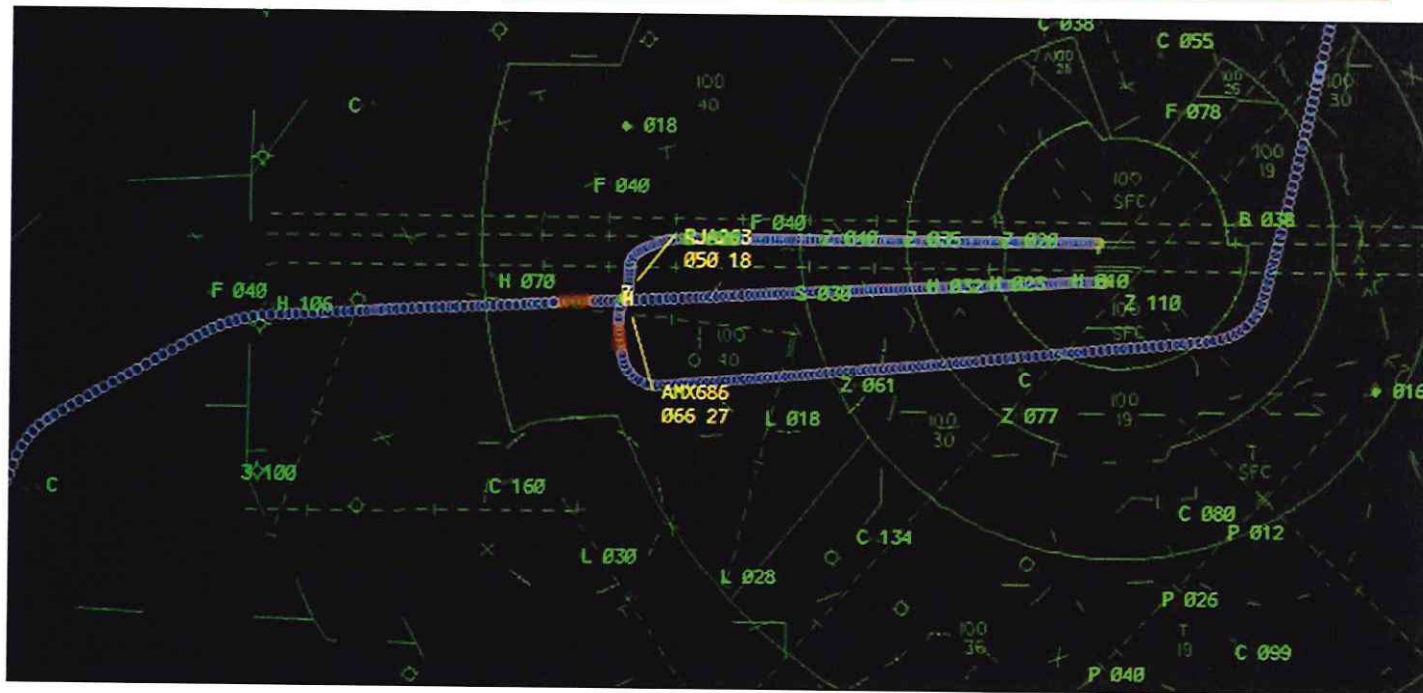


Ilustración 02. Imagen radar donde las trayectorias de ambas aeronaves convergen.

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

- La desviación del piloto que resultó en una pérdida de separación. Se le instruyó a AMX686 que cruzara el fijo OLLGA a 7000 pies con colación, sin embargo, no respetó la instrucción.
- Aproximadamente a 5 NM fuera del fijo OLLGA el vuelo AMX686 descendió a 5800 pies, lo que provocó una pérdida de separación con el vuelo RJA263, que estaba en un nivel de base derecha de la pista 09C a 5000 pies.
- La proximidad más cercana fue de 1,36 NM/800 pies. El controlador [H] se dio cuenta de este error y le indicó a AMX686 que volviera a ascender a 7000 pies.
- Antes de emitir tráfico para RJA263, a quien AMX686 informó que estaba a la vista. El controlador [Z] emitió tráfico a RJA263 y viraje a la derecha para evitarlo. La separación se restableció verticalmente, mientras AMX686 ascendía a la altitud asignada.
- El curso periódico que se les da a las tripulaciones de Aerovías de México, S.A. de C.V. fue modificado en mayo de 2024 donde incluye la programación de las transiciones.

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:

“Pérdida de separación en vuelo debido a que la tripulación de la aeronave XA-DAE no siguió instrucción de cruzar a el fijo OLLGA a 7000 pies al descender bajando hasta los 5800 pies antes de el fijo OLLGA.”



FASE DE VUELO

XA-DAE descenso

RJ263 descenso

FACTORES CONTRIBUYENTES

- Desviación operacional
- Falta de escucha efectiva
- Falta de gestión de los recursos de cabina
- Pérdida de conciencia situacional

Acciones correctivas inmediatas por parte del operador

- Adelantar el curso periódico a ambos pilotos debido a que ellos tomaron el curso antes de mayo de 2024.

Atentamente

El presidente de la Comisión

Ing. José Armando Constantino Tercero