



INFORME FINAL DE INCIDENTE GRAVE

EXP. No. INCG/FT/AF/A/002/2024 ZJX

[MAC] Acercamiento en vuelo / Sin colisión en vuelo
Aeropuerto Internacional Dallas-Fort Worth, Texas
Aeronave marca Bombardier modelo CL60, matrícula XA-KID, vuelo MTS513 de Met Jets [KPIE-CYHM]
Servicio Público de carga
El día 24 de septiembre de 2024, a las 1449 UTC (10:49 hora local)





ZJX-M-2024/09/25-0002 (INCG/FT/AF/A/002/2024ZJX)

INFORME FINAL

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

INFORMACIÓN

No. vuelo: MTS513
Matrícula: XA-KID
Modelo de Aeronave: CL60
Comunicación con: ZLX
Controlador: R49

INTRODUCCION

Se recibió un Mandatory Obligatory Report (MOR) por parte de la Federal Aviation Administration (FAA) informado que el día 24 de septiembre de 2024, siendo las 14:49 UTC [10:49]¹ se presentó una pérdida de separación (MAC), en espacio RVSM donde se vio involucrada la aeronave Lear Jet LJ35 con matrícula XA-KID en la ruta de San Petersburgo a Hamilton ([KPIE-CYHM]), cuando se encontraba a un nivel de vuelo de 370, mientras que la aeronave marca Canadair modelo CL-601-2A12 con matrícula N28FM en ruta a Nales-Gary (KAPF-KGY) que mantenía a FL380. Ambas aeronaves se encontraban volando con un rumbo norte paralelo.

¹ Hora local



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 de dictamen está 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; artículos 8 del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT); 180, 181, 185, 187 188 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil,

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 día 24 de septiembre de 2024, a las 14:45 el vuelo MTS513 cubría la ruta San Petersburgo TAMPA Florida a Hamilton-Munro, Toronto Canada [KPIE-CYHM] a un nivel de vuelo asignado de FL370. A las 14:49 UTC, el controlador detectó en su radar que el MTS513 se encontraba volado FL373, al notar que la otra aeronave volaba en rumbo paralelo a FL380 y que la separación vertical y la separación horizontal se estaba reduciendo, llamo a la tripulación del MTS513 para que confirmara su nivel. Los pilotos respondieron que ya se encontraban corrigiendo su altitud.

ANÁLISIS

El Control de Tránsito Aéreo reportó que la aeronave presentó una calidad de audio muy deficiente, sin embargo, las indicaciones fueron atendidas. A las 14:49 UTC se presentó una desviación por parte del piloto volado (Capitán), la cual causó una pérdida de separación vertical y registró una separación mínima de 700 pies, misma que fue corregida tras la advertencia del controlador. Ambas aeronaves se encontraban en espacio RVSM, y se presentó una falta de monitoreo del altímetro.

CAUSA PROBABLE

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, con fundamento en los artículos 1 y 2 fracción 1, 4, 16, 18, 26 y 36 fracción XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; artículo 8 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; determinó como causa probable de este incidente grave.

“Ascenso inadvertido de MTS513 de 300 pies en espacio aéreo RVSM ocasionado la reducción de la separación reglamentaria con el tránsito N28FM que mantenía a FL380; debido a una falla de vigilancia del altímetro”.

Fase de vuelo

XA-KID en Crucero

N28FM en Crucero

Factores Contribuyentes

- Pérdida de Conciencia Situacional
- Desviación operacional
- Falta de monitoreo
- Falta de trabajo en equipo

Acciones correctivas inmediatas por parte del operador

La organización publicó internamente el Boletín de Seguridad Operacional donde informa las medidas correctivas para el capitán y para el primer oficial.

- Capitán
 - Curso CRM enfocado a temas de Pilot Deviation y liderazgo en cabina
 - Sesión de retroalimentación por parte del departamento de Flight Data Analysis
 - Línea 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