



INFORME PRELIMINAR 24 MESES DEL ACCIDENTE DE AVIACIÓN N° 1947-21

ANTECEDENTES:

La metodología de la Investigación considera las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) establecidos en el Anexo 13, "Investigación de Accidentes de Aviación", al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y lo establecido en el "Reglamento sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación" (DAR-13), aprobado por Decreto Supremo N° 302 de fecha 20 de octubre del 2020.

Esta información es preliminar y podría estar sujeta a cambios.

Fecha suceso : 27 de mayo de 2021.
Hora suceso : 09:24 hora local.
Lugar : Aeródromo Carriel Sur (SCIE), comuna de Talcahuano, Región del Bío-Bío.
Aeronave : Avión Airbus, modelo A320-271N.
Licencia Piloto : Piloto de Transporte Línea Aérea.
Ocupantes : 131 ocupantes.

Reseña del suceso:

El hecho sucedió durante un vuelo regular de transporte de pasajeros, desde el Aeródromo Carriel Sur (SCIE), ubicado en la Región del Bío-Bío, con destino al Aeródromo Andrés Sabella (SCFA), Región de Antofagasta.

Mientras la aeronave se encontraba en la fase de despegue de la pista 02, tuvo una ingesta de fauna silvestre en el motor N°1, hecho que originó una falla de este.

A causa de lo anterior, la tripulación de vuelo realizó el procedimiento de emergencia de corte del motor afectado, retornando al aeródromo de despegue.

A consecuencia de lo anterior, la totalidad de los ocupantes de la aeronave resultaron ilesos y la aeronave con daños en el motor N°1.

Antecedentes del vuelo:

El día 27 de mayo del 2021, el avión fabricado por Airbus, modelo A320-271N, perteneciente a una empresa que realizaba servicio de transporte aéreo de pasajeros de forma regular, se encontraba iniciando un vuelo desde el Aeródromo Carriel Sur (SCIE), Región del Bío-Bío, con destino al Aeródromo Andrés Sabella (SCFA), Región de Antofagasta.

La aeronave transportaba 124 pasajeros, 04 tripulantes de cabina y 03 pilotos.

Al momento en que la aeronave tomó posición para el despegue en la pista 02 de SCIE, el Control de Tránsito Aéreo (ATC), reportó condición aviar "moderada" y superficie de pista mojada, dándole la autorización para despegar. Seguido el piloto consultó si las medidas de mitigación habían sido aplicadas, respondiendo el ATC en forma afirmativa.

Ante esta información, la tripulación tomó la medida preventiva de encender el APU (Unidad de Potencia Auxiliar) de la aeronave., ante un posible impacto con aves y falla de ambos motores al momento del despegue.

Al iniciar la carrera de despegue, el Primer Oficial (FO) desempeñaba la función de Pilot Flying (PF) y el Capitán (CP) como Pilot Monitoring (PM).

Mientras la aeronave se encontraba en la carrera de despegue, la tripulación observó un animal aproximándose por el costado izquierdo de la aeronave, seguido a esto, se sintió un ruido en el sector izquierdo y una leve guiñada de la aeronave hacia el mismo lado, al mismo tiempo que la tripulación observó una disminución de potencia del motor N°1, continuando con el despegue.

Posterior a la rotación de la aeronave y ante la emergencia, el Capitán asumió el control de la aeronave.

Una vez que la aeronave se encontraba a una altura de 400 pies sobre el terreno y ante los mensajes de (ECAM) "ENG1 FAIL", la tripulación realizó el procedimiento de emergencia de corte de motor afectado y notificó la emergencia al ATC del aeródromo, continuando el ascenso.

Al alcanzar la altura de 3.500 pies y controlada la emergencia por parte de la tripulación, esta solicitó al ATC regresar a la pista de despegue, para tal efecto, se le asignó vectores para interceptar el localizador a pista 02.

La tripulación realizó el procedimiento de aproximación ILS Z a la pista 02, aterrizando sin inconvenientes.

Una vez aterrizada la aeronave en la pista 02, los equipos de emergencia del aeródromo verificaron la condición, sin observar fuego en el motor afectado. Posteriormente, la aeronave abandonó la pista de aterrizaje en forma autónoma.

Una vez en el lugar de estacionamiento, los pasajeros y tripulación abandonaron la aeronave por sus propios medios, por la puerta de acceso principal.

A consecuencia de lo anterior, la tripulación de vuelo y la totalidad de los pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños en el motor N°1.

Diligencias realizadas en la investigación:

Informe Meteorológico: De acuerdo con el informe meteorológico Operacional, de la Dirección Meteorológica de Chile, en el extracto de sus conclusiones, se estableció que, de acuerdo a lo observado en las imágenes de satélite, a la hora de interés, el cielo se presentó nublado a cubierto, asociado a una banda frontal. En base a la información obtenida de la información METAR y SPECI del Aeródromo Carriel Sur (SCIE), entre la 09:00 y 10:00 horas local se registró viento de componente Noroeste a Noreste de intensidades entre 06 y 07 nudos (12 y 14 Km/h, aproximadamente), visibilidad reducida a 2.000 metros por neblina y entre 800 y 300 metros por niebla, reduciendo la visibilidad en la pista 02, temperatura del aire de 14°C, temperatura del punto de rocío de 14°C, humedad relativa del 100%, llovizna débil desde las 14:00 UTC (10:00 H.L.) y una presión atmosférica de 1.015 hPa.

Inspección en el lugar del suceso:

- El suceso ocurrió 650 metros aproximadamente al norte del umbral de la pista 02.



Imagen del lugar del suceso

- En el lugar del suceso se encontraron restos orgánicos, esparcidos sobre la pista en una extensión de 80 metros aproximadamente.

Inspección a la aeronave:



Imagen de la aeronave y motor afectado

- Se comprobó la integridad de la aeronave
- No se observó la existencia de otros daños en el fuselaje, alas, estabilizadores, superficies de control de vuelo y tren de aterrizajes.
- Fue verificado la existencia de daños solo en el motor N°1
- Se pudo observar y recolectar restos orgánicos en la entrada del motor.

Análisis de los restos orgánicos encontrados:

Se envió a analizar los restos orgánicos encontrado en el lugar del suceso y entrada del motor para determinar el origen de la fauna silvestre que ingreso en el motor N°1.

Peritaje al Motor N°1:

Se solicitó el resultado del peritaje del motor N°1 al fabricante de este, para determinar los daños.

Procedimiento de emergencia:

Se verificó el procedimiento de emergencia adoptado por la tripulación.

Procedimientos adoptados por el aeródromo:

Se solicitaron los procedimientos de emergencia adoptados por los distintos servicios del aeródromo.

Diligencia en proceso:

- Análisis de los factores contribuyentes a la ocurrencia del suceso.
- Generación de las recomendaciones de seguridad.
- Revisión de la información que será utilizada en el Informe Final.
- Envío de borrador del Informe Final al Investigador acreditado de la NTSB (National Transportation Safety Board), encargado del peritaje al motor.
- Reunión con la empresa operadora.
- Redacción y revisión final del Informe Final.