



INFORME PRELIMINAR 24 MESES DEL SUCESO DE AVIACION N° 1986-22

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 es información preliminar y podría estar sujeta a cambios

Fecha suceso : 21 de abril 2022.

Hora suceso : 22:34 hora local.

Lugar : Ruta Santiago – Calama.

Aeronave : Cessna Citation 550.

Licencia Piloto: Piloto Transporte de Línea Aérea.

Ocupantes : 02 ocupantes.

Reseña del suceso:

La aeronave se desplazaba en un vuelo crucero desde Santiago a Calama, al comenzar el descenso hacia el aeropuerto El Loa, la aeronave sufre una falla del motor izquierdo. El piloto al mando por seguridad se dirige al aeropuerto de alternativa Andrés Sabella de la ciudad de Antofagasta, aterrizando sin novedad.

A consecuencia de lo anterior, los ocupantes, resultaron ilesos, y la aeronave sin daños.

Diligencias:

El equipo investigador se trasladó al Aeropuerto Andrés Sabella (SCFA), Región de Antofagasta, donde se encontró la aeronave estacionada al exterior de un hangar perteneciente a una empresa aérea, lugar a donde fue trasladada para quedar en resguardo posterior a su aterrizaje (fotografía N°1).



Fotografía N°1: Aeronave involucrada en el suceso.

Inspecciones a la aeronave

Se efectuó una inspección visual a la estructura de la aeronave, no encontrando evidencia de daños.

El estado del parabrisas y las ventanillas no presentaba observaciones, permitiendo una visión normal desde el puesto del piloto al mando.

Se revisaron controles de vuelo (alergones, elevador y timón de dirección), los que se movían en forma continua al ser accionados desde la cabina, sin evidencia de roces o trabamientos.

Se verificó la operación de ambos flaps en todas sus posiciones y recorrido, operando sin observaciones.

Se inspeccionó el sistema de frenos en el área de los pedales y ruedas principales, no encontrando evidencia de daños o filtraciones.

Se accionaron los controles de acelerador del motor desde la cabina, operando en forma normal en todo su recorrido, sin trabamientos.

Se inspeccionó visualmente el motor izquierdo (motor N°1), no observando partes sueltas, pero se evidenciaron residuos de aceite en los reversores y en el suelo bajo el mismo motor donde quedó estacionada.

Se accedió desde la toma de aire al ventilador del motor izquierdo (motor N°1), el cual estaba trabado. Al ser accionada la turbina desde la tobera de escape, también se encontró trabada (Fotografías N°2 y 3).



Fotografías N°2 y 3: Ventilador y turbina trabados.

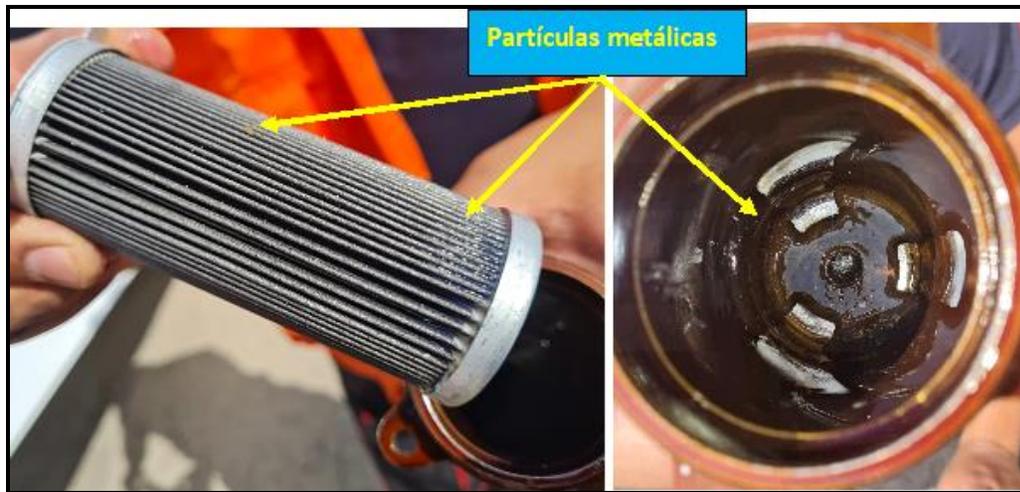
Se verificó que la tapa del depósito de aceite del motor izquierdo (motor N°1) se encontraba instalada y asegurada. Al efectuar el registro del nivel de aceite a través de su varilla indicadora se pudo constatar que no había presencia de aceite (Fotografía N°4).



Fotografía N°4: Varilla indicadora de nivel, sin presencia de aceite.

Se inspeccionó externamente el área de motor izquierdo (motor N° 1) con sus capotas desmontadas, no encontrando evidencia de filtraciones de aceite en este sector.

Se desmontó el filtro principal de aceite del motor izquierdo (motor N°1), constatando la existencia de partículas metálicas visibles. Se drenó un residuo de aceite que quedaba en el motor, constatando también la presencia de partículas metálicas visibles (Fotografía N°5 y 6).



Fotografía N°5 y 6: Filtro de aceite con presencia de partículas metálicas.

El motor fue desmontado por el operador para ser enviado a mantenimiento de depósito y determinar la causa de la pérdida de la lubricación.

Conclusión

La investigación se encuentra en proceso de análisis de antecedentes y redacción del informe final. Lo anterior para determinar la causa del suceso y generar recomendaciones de seguridad para este tipo de aeronave.