



**INFORME PRELIMINAR DEL SUCESO DE AVIACIÓN N°2052-24**  
**DE FECHA 11 DE MARZO DE 2024**

**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.

<b>Fecha suceso</b>	: 11.MAR.2024.
<b>Hora suceso</b>	: 16:00 Hora local en Auckland Nueva Zelanda.
<b>Lugar</b>	: Durante la realización un vuelo comercial, desde el Aeropuerto Internacional Kingsford Smith de Sídney (YSSY), Australia, con destino el Aeropuerto Internacional de Auckland (NZAA), Nueva Zelanda en las coordenadas 37° 03´ 55´´ S y 168°03´ 46´´E, a nivel de vuelo 410 (41.000 pies).
<b>Ocupantes</b>	: 02 (dos) Pilotos. 07 (siete) Tripulantes auxiliar de cabina. 263 (doscientos sesenta tres) Pasajeros.
<b>Aeronave</b>	: Avión Boeing, modelo 787-916.
<b>Certificados</b>	: Matrícula y aeronavegabilidad, sin observaciones.
<b>Piloto (PM)</b>	: Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA),licencia vigente.
<b>Primer oficial (CP)</b>	: Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA) licencia vigente
<b>Nacionalidad</b>	: Ambos chilenos.

**A. Reseña del suceso**

El suceso de aviación ocurrido el 11 de marzo de 2024, a las 16.00 hora local en NZ y de acuerdo con los antecedentes recopilados en Auckland NZ y posteriormente en Santiago de Chile, la tripulación de vuelo estaba compuesta por un piloto al mando (Capitán) y un Primer Oficial, junto a 7 tripulantes auxiliar de cabina y 263 pasajeros, a bordo de la aeronave

Boeing, modelo 787-916, matrícula CC-BGG los cuales despegaron desde el Aeropuerto Internacional Kingsford Smith de Sídney (YSSY), Australia, con destino el Aeropuerto Internacional de Auckland (NZAA), Nueva Zelanda. Luego, mientras la aeronave se encontraba en ruta con nivel de vuelo 410, en espacio aéreo internacional y por motivos que son materia de investigación, tuvo un descenso brusco no intencional, el cual, pudo ser recuperado por la tripulación de vuelo.

A consecuencia de lo anterior, 3 tripulantes auxiliares de cabina y 10 pasajeros resultaron con lesiones de diversa consideración (1 tripulante auxiliar de cabina, 1 pasajero de nacionalidad chilena y un pasajero de nacionalidad australiana, quedaron hospitalizados por la gravedad de sus lesiones).

## **B. Diligencias realizadas**

Se realizaron las inspecciones a la aeronave en el Aeropuerto de Auckland NZ.

A la fecha, se han realizado las siguientes diligencias:

- La Comisión Investigadora de Accidentes en el Transporte (TAIC) de NZ, proporcionó la información de las comunicaciones aeronáuticas, información meteorológica y a su vez, realizó la entrega del equipo Enhanced Airborne Flight Recorder (EAFR), a la autoridad de investigación de Chile.
- Se obtuvieron relatos de toda la tripulación involucrada en el suceso, incluida la tripulación que trasladó el día anterior la aeronave desde Chile a Nueva Zelanda (NZ).
- Se obtuvieron relatos del personal mantenimiento que verificó la condición del asiento de la posición del Capitán y se cambió, tanto en Australia, NZ y Chile.
- Se recibió de parte del operador de la aeronave, las carpetas personales de las tripulaciones del vuelo.
- Se obtuvo información técnica, del operador, de mantenimiento de la aeronave involucrada y el historial de sucesos asociados a asientos de cabina del operador.
- Se obtuvo la información técnica de boletines y cartas emitidas por el fabricante de la aeronave y el operador, referidos a la condición del asiento involucrado en el accidente.
- Actualmente, se mantienen diligencias en proceso con la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) de USA, a la cual, se le ha solicitado información y realizar coordinaciones con la Administración Federal de Aviación (FAA) de USA y el fabricante Boeing de USA, referido al asiento del Capitán ( izquierdo) y el equipo EAFR (VCR/FDR).

Se realizó un set fotográfico y de video sobre el estado del asiento del Capitán (lado izquierdo de la cabina de vuelo), conforme a las imágenes N°1, 2 y 3.



Imágenes N°1, 2 y 3: Asiento del capitán.

Se realizó un set fotográfico y de video sobre el estado del asiento del Primer Oficial (lado derecho de la cabina de vuelo), conforme a las imágenes N°4, 5 y 6.



Imágenes N°4, 5 y 6: Asiento del Primer Oficial.

Se visualizó una recreación con la data del vuelo al momento del suceso, efectuada por la empresa operadora, conforme a la imagen N°7.



Imagen N°7

### C. Información Meteorológica

De acuerdo con el Informe Técnico operacional emitido TIAC, se obtuvo la siguiente información:

Se realizaron cálculos iniciales de la ubicación y altitud del vuelo. Estos cálculos sólo deben considerarse aproximados. A partir del lugar, se calculó la ubicación como 37,03°S 168,96°E. En meteorología a menudo consideramos las alturas en términos del nivel de presión (que disminuye con la altitud. Utilizando la atmósfera estándar internacional, el cálculo de la presión en FL410 era de 178 hPa.

En suma: desde una evaluación inicial, no se ve ninguna condición adversa para realizar el vuelo, conforme con las imágenes N°8 y 9.

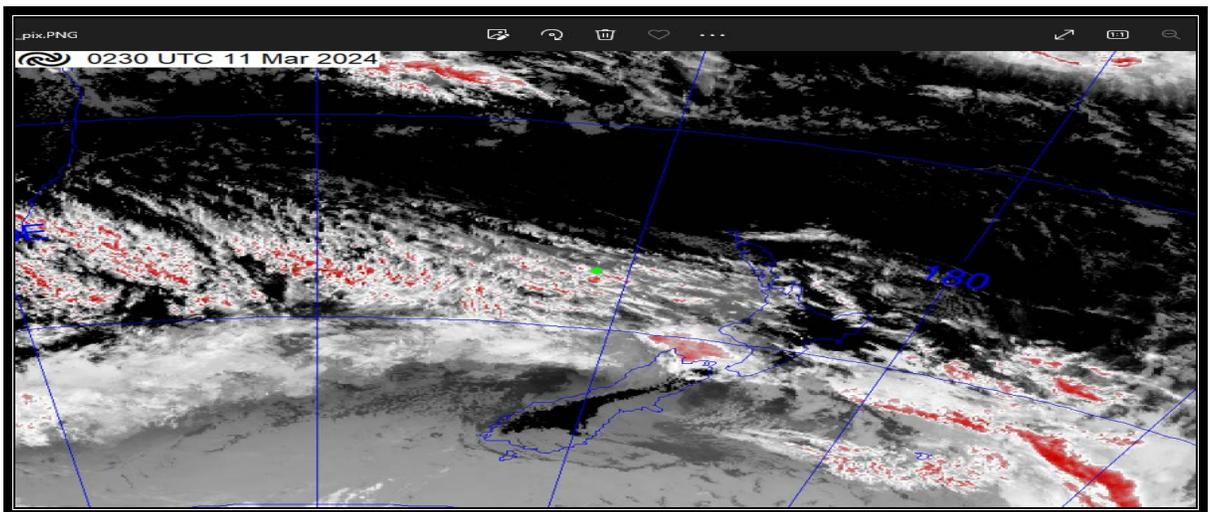


Imagen N°8

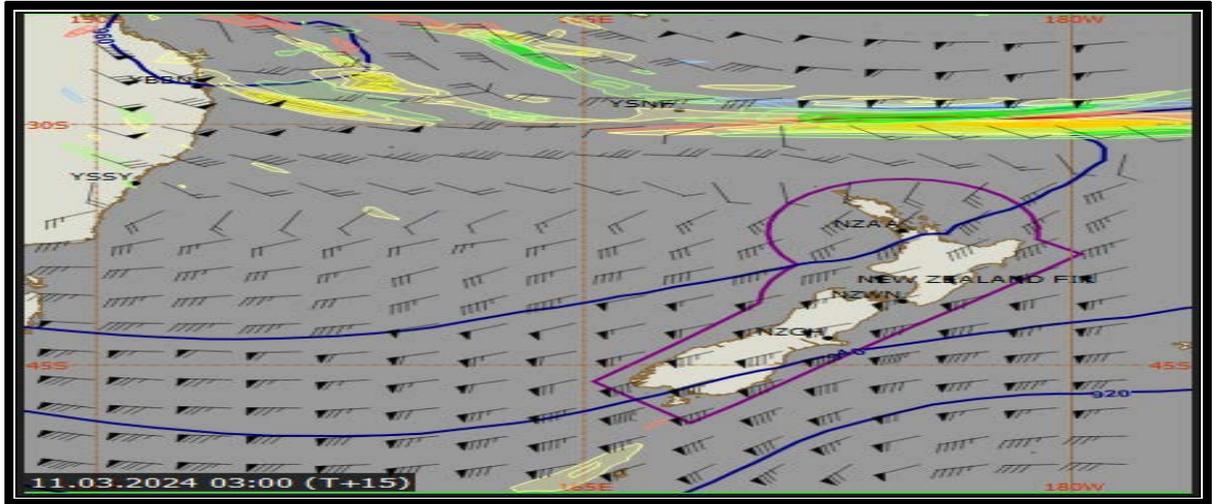


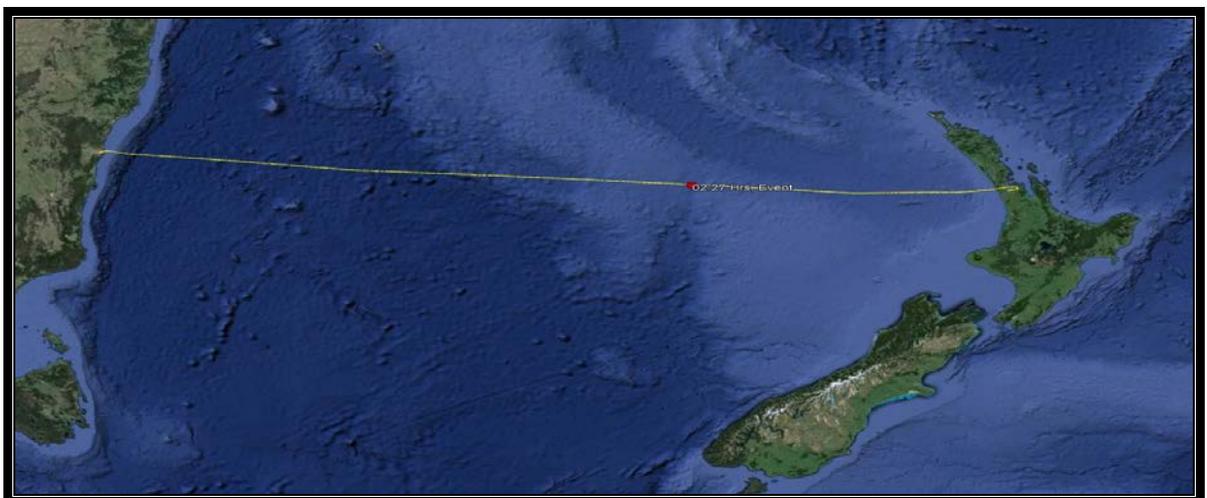
Imagen N°9

#### D. Mantenimiento

Los antecedentes de mantenimiento de la aeronave se encuentran incorporados a la carpeta investigativa, los cuales, están siendo analizados por la Junta Investigadora.

#### E. Lugar de ocurrencia del suceso

El suceso se produjo durante un vuelo comercial desde el Aeropuerto Internacional Kingsford Smith de Sídney (YSSY), Australia, con destino el Aeropuerto Internacional de Auckland (NZAA), Nueva Zelanda (espacio aéreo internacional), mientras la aeronave se encontraba en ruta con nivel de vuelo 410 (41.000 pies), conforme a la imagen N°10



**F. Hechos comprobados**

- Al momento del suceso, la aeronave se encontraba establecida a nivel de vuelo 041 (41.000 pies).
- El asiento del lado izquierdo de la cabina, con el capitán en su posición, inició un movimiento involuntario hacia adelante.
- La recuperación de la aeronave por parte de la tripulación de vuelo, de una condición de descenso involuntario de 400 pies aproximadamente, no sobrepasaron las cargas positivas o negativas, permitidas por el fabricante para este tipo de condición de vuelo.
- Las condiciones meteorológicas y la falta de turbulencia en la ruta el momento del suceso, no fueron factores causales ni contribuyentes en la operación.

**G. Diligencias Pendientes**

- Envío del equipó EAFR (FDR/VCR) a la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) de USA, para su lectura y análisis.
- Diligencia con la Administración Federal de Aviación (FAA) de USA y el fabricante Boeing de USA, para realizar la inspección física del asiento.



Firmado electrónicamente por  
**CLAUDIO PANDOLFI GARRIDO**  
09/04/2024 17:25:57 -0400  
Incorpora Firma Electrónica  
Avanzada

**CLAUDIO PANDOLFI GARRIDO**  
**DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**