DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N°2052-24

11 de marzo del 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 Nº 302 de fecha 20 de octubre del 2020, se establece poner a disposición del público una declaración provisional cada 12 meses desde ocurrido el accidente.

LA TÉCNICA UTILIZADA Y LOS PROCEDIMIENTOS INVESTIGATIVOS, ESTÁN ORIENTADOS A LA DETERMINACIÓN DE LAS CAUSAS QUE ORIGINARON EL SUCESO, Y NO OBEDECEN A OTROS FINES QUE NO SEAN LA PREVENCIÓN.
EL USO DE LOS RESULTADOS AQUÍ ALCANZADOS, DE SER UTILIZADOS PARA OTROS FINES QUE NO SEAN LA PREVENCIÓN, PODRÍA TERGIVERSAR LOS RESULTADOS ESPERADOS.

Fecha suceso	: 11.MAR.2024.
Hora suceso	: 16:00 hora local, Auckland NZ.
Lugar	: Aguas Internacionales, tramo Aeropuerto Internacional Kingsford Smith de Sídney (YSSY), Australia, con destino al Aeropuerto Internacional de Auckland (NZAA), Nueva Zelanda (nivel de vuelo 410 (41.000 pies). Coordenadas Latitud 37° 03´ 55´´ S 168°03´ 46´´E
Aeronave	: Avión de Transporte Público, Boeing 787-916
Ocupantes	: 272 (doscientos setenta y dos).
Lesiones	: 03 (tres) Lesiones graves.
Licencias	: Piloto de transporte de línea aérea.
Actividad	: Vuelo itinerante de transporte público.

Reseña del suceso:

Se tomó conocimiento de la ocurrencia de un suceso de aviación, entre el tramo del Aeropuerto Internacional Kingsford Smith de Sídney (YSSY), Australia, y el al Aeropuerto Internacional de Auckland (NZAA), Nueva Zelanda.

Luego mientras una aeronave de transporte público nacional se encontraba en ruta, tuvo un descenso brusco no intencional, el cual pudo ser recuperado por la tripulación de vuelo.

A consecuencia de lo anterior, 03 personas fueron hospitalizados por diversas lesiones, y la aeronave tuvo daños en el interior de la cabina de principal y en la cabina de vuelo.

Lesiones de personas:

Boeing 787-916

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves	1	2		3
Menores	0	0		
Ninguna	8	261		269
Total	9	263		272

Daños en la aeronave:

Boeing 787-916

Se verificó que el daño de la aeronave producido por el evento, solo se limitaron a la cabina principal y la cabina de la tripulación, que se detalla a continuación:

En la cabina principal, se observó daño en él apoya brazo de un asiento y una hendidura por golpe, en la zona superior de un maletero.

En la cabina de vuelo, se observó daños en el asiento del capitán, (en la piernera del lado izquierdo del asiento.

Información sobre la tripulación:

Piloto al mando (Capitán - PM)

Nacionalidad	Chileno	
Tipo de licencia	Piloto de transporte de línea aérea	
Habilitaciones	Clase	No aplica
	Tipo	B789-B788

	Función	Vuelo por instrumentos English Proficient N6 / Vuelo por Instrumentos
Examen médico	Vigente	Si
	Apto	Si
Sucesos anteriores	No registra	

Experiencia	Horas de vuelo
Total	12,526 hrs
En el material	650,01 hrs
Día del suceso	6,03 hrs
24 horas previas	15,06 hrs.
07 días previos	21,02 hrs.
90 días previos	251,04 hrs.
Fuente de información	Información entregada por la empresa operadora.

1.5.1. Copiloto (Primer Oficial)

Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto de Transporte de Línea Aérea	
Habilitaciones	Clase	No aplica
	Tipo	B789-B788
	Función	Vuelo por instrumentos English Proficient N5 / Vuelo por Instrumentos
Examen médico	Vigente	Si
	Apto	Si
Sucesos anteriores	No registra	

Experiencia	Horas de vuelo
Total	3,670 hrs
En el material	470,07 hrs
Día del suceso	6,03 hrs
24 horas previas	15,06 hrs.
07 días previos	22,02 hrs
90 días previos	233,05 hrs

Fuente de información	Información entregada por la empresa operadora.

Información de la aeronave:

Boeing 787-916

Aeronave	Avión	
Fabricante	Boeing	
Modelo	787-916	
Año Fabricación	2015	
Horas de vuelo	24.195	
Pesos Certificados (kilos)	PV	120.632
	PMD	252.650.00
Última inspección	08/03/2024	

Motores

Posición	1	2
Fabricante	Rolls Royce	Rolls Royce
Modelo	Trent-1000-J2	Trent-1000-J2
Última inspección	08/03/2024	08/03/2024

Vista de la aeronave afectada B 787-916.

Mantenimiento:

Los antecedentes serán expuestos en el Informe Final de la investigación.

Documentación a bordo:

Boeing 787-916

Documentación	Condición
Certificado de Matrícula	Vigente al momento del suceso
Certificado de Aeronavegabilidad	Vigente al momento del suceso
Manual de vuelo	Vigente al momento del suceso
Bitácora de vuelo	Se observó con la siguiente nota: "*Captain Seat Upper Fore/Aft Switch Deffective".*

Información meteorológica:

De acuerdo con el Informe Técnico operacional meteorológico, entregado por la autoridad aeronáutica de Nueva Zelanda y de la Empresa operadora, 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.

Ayudas para la navegación:

No aplicable.

Comunicaciones:

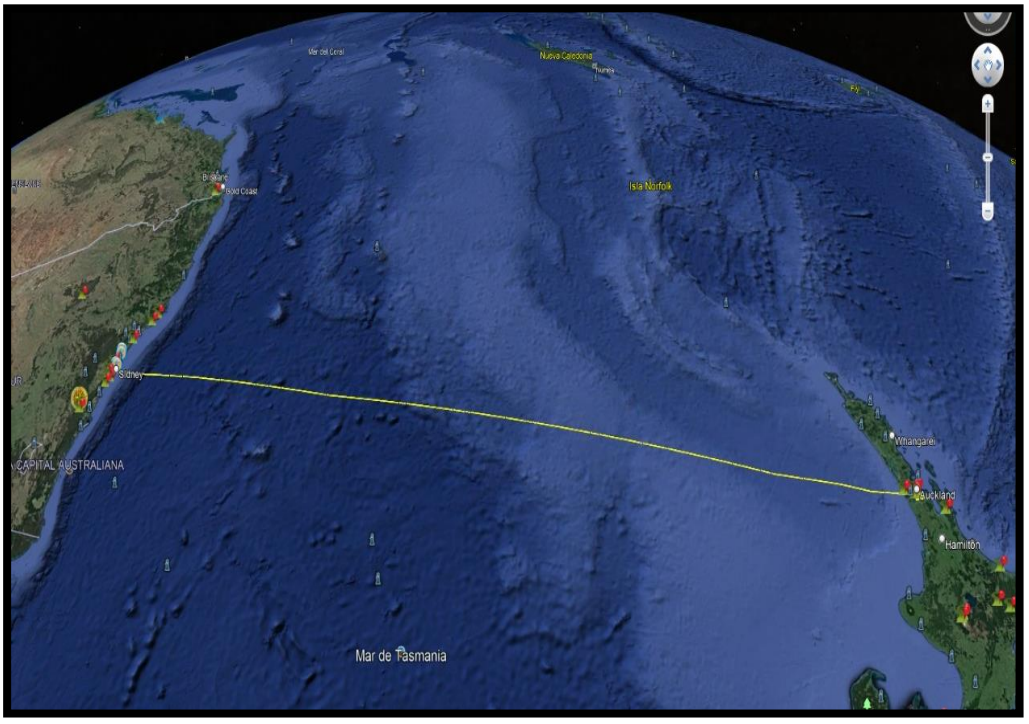
No aplicable.

Información del sector del suceso:

El suceso de aviación ocurrió entre el tramo del Aeropuerto Internacional Kingsford Smith de Sídney (YSSY), Australia, y el Aeropuerto Internacional de Auckland (NZAA), Nueva Zelanda,

Se produjo mientras se realizaba un vuelo de itinerario programado de pasajeros, compuesto por una tripulación de vuelo de un piloto al mando (Capitán), un Primer Oficial, junto a 7 tripulantes auxiliares de cabina y 263 pasajeros, a bordo de la aeronave de transporte público, con matrícula nacional.

El suceso ocurrió en el espacio aéreo Internacional, motivo por el cual, la Autoridad Aeronáutica de Chile (DGAC), abrió una investigación oficial del evento.



Tramo espacio aéreo internacional donde ocurrió el suceso.

Registradores de vuelo:

Los equipos fueron retirado y entregados a la autoridad aeronáutica NZ (TAIC), autorizado por la autoridad aeronáutica de Chile (DGAC), para su custodia y posterior entrega al equipo investigador de Chile.

Posteriormente este equipó, se envió a la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) de USA, para su lectura y análisis.

Los antecedentes serán expuestos en el Informe Final de la investigación.

Información sobre la aeronave y el suceso

En el Aeropuerto Internacional de Auckland (NZAA), Nueva Zelanda, el equipo investigador, con el apoyo y en presencia del Line Manager de Mantenimiento (CMA) y el jefe de la oficina de la Empresa operadora, se realizó una inspección interna y externa a la aeronave afectada, (Boeing modelo 787-916), la cual se encontraba estacionada en un estacionamiento remoto del Aeródromo de Auckland NZ.

El detalle de las inspecciones y diligencias realizadas estarán incorporadas en el Informe Final de la investigación.

Incendio:

No hubo.

Aspectos de supervivencia:

Todos los ocupantes abandonaron la aeronave por la puerta de acceso principal, apoyados por un equipo médico de tierra, proporcionado y coordinado por el operador.

Estos equipos llevaron a cabo una revisión de todos los pasajeros que presentaban alguna dolencia, mientras que el resto de los pasajeros desembarcaron de manera normal.

Aquellos pasajeros y miembros de la tripulación afectados fueron trasladados al hospital de Auckland, para una evaluación más detallada.

La mayoría de ellos recibieron el alta, aunque dos pasajeros y un miembro de la tripulación de cabina, permanecieron internados con diagnóstico reservado.

Ensayos e Investigación:

El detalle de la información de los aspectos ensayos e investigación, está incorporado en el Informe Final de la investigación.

Información sobre organización y gestión:

Respecto a los pilotos, se encontraban incorporados como dotación de la empresa aérea y la aeronave se encontraba registrada y autorizada para efectuar el transporte de pasajeros al momento del suceso.

Relatos:

Se obtuvo relatos de los miembros de la tripulación, que se encontraban a bordo de la aeronave, los que serán incorporados en el Informe Final de la investigación.

Técnicas de investigaciones útiles o eficaces:

Las establecidas por la OACI Anexo 13.

Estado de la Investigación:

El Informe Final de la investigación del suceso de aviación se encuentra en etapa final.

Por lo anterior, la investigación aún se mantiene en proceso.