

INFORME PRELIMINAR 36 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 1996-22

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 : 01 de septiembre de 2022.
Hora suceso : 14:20 hora local.
Lugar : En un vuelo entre los Aeródromos de Viña del Mar (SCVM) y Robinson Crusoe (SCIR).
Aeronave : Avión Beechcraft BE-200.
Licencia Piloto : Piloto Comercial de Avión.
Ocupantes : Tripulación 2 y 4 pasajeros.

Reseña del suceso:

El suceso de aviación ocurrido con fecha 01 de septiembre de 2022, que afectó a un Piloto Comercial de Avión, estando al mando de la aeronave marca Beechcraft, modelo BE-200. El hecho ocurrió durante un vuelo de transporte no regular de pasajeros entre el Aeródromo de Viña del Mar (SCVM) y el Aeródromo Robinson Crusoe (SCIR) y luego de aprox. 20 minutos de vuelo, la aeronave sufrió una despresurización paulatina de la cabina, debiendo regresar hacia el Aeródromo de Viña del Mar (SCVM), aterrizando sin observaciones. Las mascarillas del sistema de presurización de emergencia no fueron desplegadas.

A consecuencia de lo anterior, La tripulación de vuelo y cuatro pasajeros resultaron sin lesiones y la aeronave sin daños.

Antecedentes del vuelo:

El día 01 de septiembre del 2022 el piloto al mando junto a un copiloto y cuatro pasajeros a bordo, despegaron desde el Aeródromo de Viña del Mar (SCVM), Región de Valparaíso, para realizar un vuelo de transporte no regular de pasajeros, con destino el Aeródromo Robinson Crusoe (SCIR), Región de Valparaíso.

De acuerdo con lo relatado por el piloto al mando, posterior al despegue y luego de 20 minutos de vuelo aproximadamente, estando a 18.000 pies, la aeronave comenzó con un evento de despresurización.

A raíz de lo anterior, el piloto al mando efectuó un viraje por la izquierda para retornar al aeródromo de salida, sin declarar emergencia.

Las mascarillas de oxígeno para los pasajeros no se activaron ya que la presión de altitud de cabina no habría alcanzado los 12.500 pies, presión a la cual las mascarillas se despliegan automáticamente.

Finalmente, la aeronave aterrizó en el Aeródromo de Viña del Mar (SCVM), sin otras observaciones.

Lesiones de personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	2	4	6	
Total	2	4	6	

Daños a la aeronave

La aeronave resulto sin daños.

Información Piloto al mando

Piloto al mando

Edad	37 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto Comercial de Avión	
Habilitaciones	Clase	Monomotor / Multimotor Terrestres
	Tipo	BE20 / BE9L
	Función	Vuelo por Instrumentos / Instructor de Vuelo / English Proficient N° 6
Examen médico	Vigente	Si
	Apto	Si
Sucesos anteriores	Si, El 09/05/2022	

Experiencia de vuelo

Experiencia	Horas de vuelo
Total	5.575:30
En el material	4.300 (Aprox)
24 horas previas	02:12
7 días previos	12:30
90 días previos	105:30

Información de la aeronave

Información general

Aeronave	Avión	
Fabricante	Beechcraft.	
Modelo	200	
Número de serie	BB 326	
Año fabricación	1978	
Horas de servicio	21.261	
Pesos certificados	PV	8.408 libras
	PMD	12.500 libras
Última inspección	30/08/2022	

Motores

Posición	Motor 1	Motor 2
Fabricante	Pratt & Whitney	Pratt & Whitney
Modelo	PT6A-41	PT6A-41
Número de Serie	81667	85100
Horas de servicio	5.867,90	7.343,30
Última inspección	30/08/2022	30/08/2022

Hélices

Posición	Hélice 1	Hélice 2
Fabricante	McCauley	McCauley
Modelo	4HFR34C754-1	4HFR34C754-1
Número de Serie	910277	902781
Horas de servicio	957,40	957,40
Última inspección	30/08/2022	30/08/2022

Combustible

La aeronave utilizaba kerosene de aviación del tipo jet A-1.

Mantenimiento

Conforme a la verificación de los registros de mantenimiento de la aeronave, la inspección al sistema de altitud de cabina y oxígeno (máscaras) fue efectuada con fecha 08 de diciembre de 2021, “sin observaciones”, conforme a lo establecido en el Manual de Mantenimiento de la Aeronave.

Entre la última inspección y la fecha del suceso no se registraron discrepancias.

Durante la última inspección, no se evidenció la existencia de trizaduras en la zona de anclaje del “latch pin roller” superior trasero del marco de refuerzo de la puerta (frame) de acceso a la cabina.

La revisión de la bitácora de vuelo estableció que el día 01 de septiembre de 2022, el piloto al mando al inicio del vuelo registro con su firma el cumplimiento de la inspección de pre-vuelo, no registrando la existencia de discrepancias que hubieran impedido el inicio del vuelo.

Posterior a ocurrido el suceso investigado el piloto al mando registro en bitácora de vuelo: “Avión despresuriza”.

Con fecha 01 de septiembre de 2022 la aeronave (día del suceso) realizó un vuelo ferry hacia el Aeródromo La Araucanía (SCQP), Región de La Araucanía, donde se efectuó una inspección, estableciendo que la pérdida de presurización provenía desde la puerta de acceso a la cabina, específicamente desde la parte superior trasera del marco de refuerzo de la puerta (frame), en la zona de anclaje del “latch pin roller”, lugar donde existía una trizadura. Posteriormente, el CMA reparó la puerta estructuralmente el día 02 de septiembre de 2022, se reselló la zona y se efectuaron pruebas funcionales tanto en tierra como en vuelo el mismo día, verificando que el sistema de presurización funcionaba sin observaciones.

Posteriormente, la aeronave fue retornada al servicio por parte del CMA autorizado, con fecha 02 de septiembre de 2022.

Documentación a bordo

Documentación	Condición
Certificado de Matrícula	Sin observaciones.
Certificado de Aeronavegabilidad	Sin observaciones.
Manual de vuelo	Sin observaciones.
Bitácora de vuelo	Sin observaciones.

Carga de la aeronave

No aplicable.

Información meteorológica

De acuerdo con los antecedentes de la investigación, al momento del suceso las condiciones meteorológicas eran aptas para el vuelo en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

Ayudas para la navegación

No aplicable.

Comunicaciones

Las comunicaciones entre el piloto al mando y los servicios de tránsito aéreo se realizaron en forma normal y sin observaciones.

De acuerdo con las trazas radar, la tabla de descenso tuvo un promedio de descenso de 1.200 pies por minuto.

HORA UTC	MODO C - FT	R/D - FT/MIN
17:03:00	19600	-
17:03:30	18700	
17:04:00	18200	-1600
17:04:30	17400	-1700
17:05:03	16600	-1600
17:05:30	15900	-1300
17:06:00	15300	-1000
17:06:30	14600	-1200
17:07:00	14000	-1200
17:09:30	9900	-1600
17:10:50	7700	-1300
17:11:15	7200	-1300
17:13:00	5200	-800
17:15:00	3300	-800
17:14:00	4100	-1100
17:17:00	2800 (EN FINAL A SCRD)	-400

Información del lugar

De acuerdo con los antecedentes de la investigación, la aeronave se encontraba en vuelo entre los Aeródromos de Viña del Mar (SCVM) y Robinson Crusoe (SCIR), en ascenso para nivel de vuelo 200 (20.000 pies). La despresurización ocurrió al momento de encontrarse en el nivel de vuelo 180 (18.000 pies), en un punto entre estos dos aeródromos, retornando finalmente al aeródromo de salida.

Registradores de vuelo

No aplicable.

Información sobre la aeronave

Se concurrió al Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL) el día 05 de septiembre de 2022, al lugar donde estaba la aeronave que tuvo una despresurización en vuelo.

Con el apoyo de personal de mantenimiento de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), habilitada y autorizada en el tipo de aeronave se efectuó una inspección a la aeronave, registrándose lo siguiente:

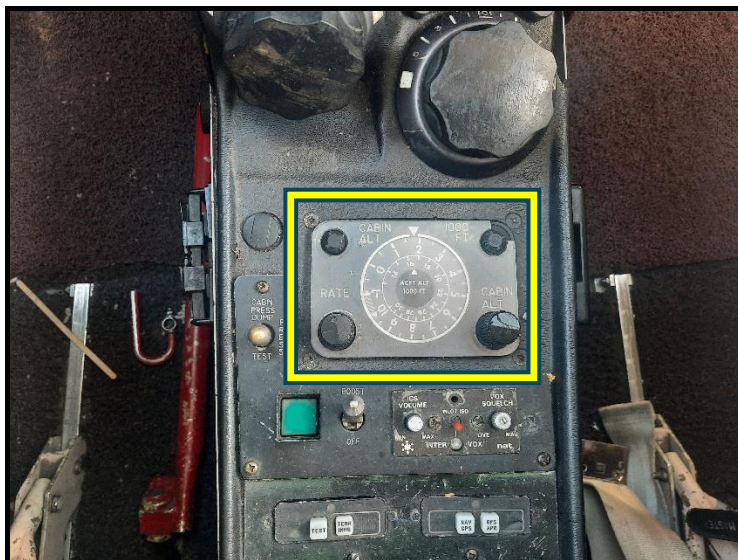
Fue verificada la integridad de la aeronave (Fotografía N° 1).



Fotografía N° 1: Vista de la aeronave.

Al interior de la cabina se verificó la existencia y condición de lo siguientes elementos:

- Manual de vuelo y Certificado de Peso y Balance de la aeronave.
- Botiquín de primeros auxilios.
- Extintor de incendios, en condición servible.
- Certificado de Matrícula.
- Certificado de Aeronavegabilidad. (Vigente, fecha de expiración 27/01/2023)
- Bitácora de vuelo, con registro de pre-vuelo, sin observaciones.
- El panel de presurización estaba sin observaciones (Fotografía N° 2).



Fotografía N° 2: Panel de control de presurización.

- Las mascarillas de oxígeno de los pasajeros no se encontraban activadas.
- Los cinturones y arneses de seguridad en buenas condiciones y asegurando sin observaciones.
- Los instrumentos estaban sin deterioro visible y con sus marcas de rango de operación de acuerdo con lo estipulado en el Manual de Vuelo.
- La cartilla de corrección de compás magnético estaba vigente.
- No se encontraron elementos sueltos que impidiera el libre accionamiento de los controles o mandos de vuelo, motor y hélice.

- Los parabrisas y ventanillas permitían una normal visión desde la posición del piloto, sin observaciones.
- Los disyuntores (circuit breakers) estaban sin observaciones.
- Al ser actuados los mandos de los controles de vuelo se movían las superficies de vuelo en todos sus recorridos sin observaciones.
- La aeronave contaba con dos placas, una con datos de la aeronave (fabricante) y otra de material incombustible con la matrícula.
- La inspección al tren de aterrizaje no evidenció la existencia de daños.
- No se observó la presencia de filtraciones de combustible, líquido hidráulico o aceite.
- Las palas de las hélices de ambos motores no presentaban daños.
- Las capotas de los motores y paneles de accesos estaban correctamente cerradas y aseguradas.

Inspecciones:

Durante la inspección en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL) el día 05 de septiembre de 2022, se verificó la reparación estructural de la puerta, realizada el día 02 de septiembre de 2022. (Fotografías N° 3 y 4).



Fotografía N° 3: Vista de la puerta de acceso a cabina y zona reparada el día 02 de septiembre de 2022.



Fotografía N° 4: Reparación estructural y sellado en marco trasero de puerta de acceso a la cabina efectuado el día 02 de septiembre de 2022.

Fue verificado que las mascarillas de oxígeno para los pasajeros no se activaron.

Información médica y patológica

No aplicable.

Incendio

No aplicable.

Aspectos de supervivencia

La tripulación y los pasajeros resultaron ilesos.

Los arneses de seguridad y cinturones de seguridad operaron sin observaciones.

Las mascarillas de oxígeno para los pasajeros no se activaron.

Información sobre organización y gestión

La empresa operadora de la aeronave contaba con la Autorización como Operador de Servicios Aéreos (AOC), la cual, se encontraba vigente al momento del suceso.

De acuerdo con el manual de operaciones de la empresa, la aeronave se encontraba autorizada para realizar labores de transporte no regular de pasajeros, "Anexo A," Procedimiento de Transporte Regular y No Regular de Pasajeros.

Respecto del piloto al mando, se encontraba registrado como dotación permanente para efectuar operaciones dentro de la empresa.

Diligencia pendiente:

La investigación está en proceso de presentación del Informe Final.