



## INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL ACCIDENTE DE AVIACIÓN N° 2102-25

### 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.

*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 : 09 junio 2025  
Hora suceso : 14:35 Hora Local.  
Lugar : Aeropuerto “Arturo Merino Benítez” (SCEL), Santiago, Región Metropolitana.  
Aeronave : Avión fabricado por Airbus modelo 320-232.  
Ocupantes : 9 tripulantes y 109 pasajeros  
Licencia Piloto : Piloto de transporte de línea aérea.

### Reseña del suceso:

El día 09 de junio de 2025, a las 14:35 HL, un Capitán con licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea al mando de un avión de transporte público fabricado por la empresa Airbus, modelo 320-232, en compañía de un Primer Oficial, con licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, con 7 tripulantes y 109 pasajeros a bordo y mientras iniciaba el procedimiento de despegue en el umbral 17L del Aeropuerto “Arturo Merino Benítez”, presentó fuego en el motor izquierdo, ante lo cual la tripulación ejecutó la cancelación del despegue y aplicó el procedimiento de extinción con el apoyo del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) del aeropuerto.

Como consecuencia de lo anterior, no hubo lesionados ni en la tripulación ni en los pasajeros, quedando la aeronave con daños en la zona afectada.

**Lesiones de personas:**

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales		--	--	--
Graves	--	--	--	--
Menores	--	--	--	--
Ninguna	09	109	--	118
Total	09	109	--	118

**Daños a la aeronave:**

Recubrimiento inferior del ala en la zona de la salida de la tobera de escape del motor N°1 con evidencia de exposición a alta temperatura.

Daños por sobre temperatura en las estructuras de soporte del motor N°1 (PYLON), Motor con componentes internos con daños por fracturas de alabes y sobre temperatura.

**Otros daños:**

No hubo.

**Información sobre la tripulación:****Piloto al mando**

Edad	61 años	
Nacionalidad	Ecuatoriano	
Tipo de licencia	Piloto de transporte de línea aérea - avión (Ecuador)	
Habilitaciones	Categoría	Sin antecedentes en el país.
Examen médico	Vigente	Sin antecedentes en el país.
	Apto	Sin antecedentes en el país.
Sucesos anteriores	Sin antecedentes en el país.	

**Primer Oficial**

Edad	Sin antecedentes en el país.	
Nacionalidad	Ecuatoriano	
Tipo de licencia	Piloto de transporte de línea aérea - avión (Ecuador)	
Habilitaciones	Categoría	Sin antecedentes en el país.

<b>Examen médico</b>	<b>Vigente</b>	Sin antecedentes en el país.
	<b>Apto</b>	Sin antecedentes en el país.
<b>Sucesos anteriores</b>	Sin antecedentes en el país.	

### **Información de la aeronave**

<b>Aeronave</b>	Avión de transporte público.	
<b>Fabricante</b>	Airbus Group Inc.	
<b>Modelo</b>	320-232	
<b>N° Serie</b>	1832	
<b>Año Fabricación</b>	2002	
<b>Horas de vuelo</b>	76.623	
<b>Pesos Certificados</b>	<b>PV</b>	42.365,7 kg
	<b>PMD</b>	TAKEOFF WEIGHT: WV 002 70.000 WV 010 77.000



Fotografía N°1: Imagen referencial de la aeronave.

### **Motores:**

<b>Posición</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Fabricante</b>	International Aero Engines	International Aero Engines
<b>Modelo</b>	Engine assembly V2500 P/N° V2527-A5	Engine assembly V2500 P/N° V2524-A5
<b>Número de Serie</b>	V10749	V11233
<b>Última inspección</b>	07 de junio del 2025 Daily Check/ Weekly Check	07 de junio del 2025 Daily Check/ Weekly Check

**Mantenimiento:**

Con fecha 07 de junio del 2025, a las 76,598.2 horas de servicio y 42.499 ciclos se ejecutó la revisión de Weekly Check, y correspondiente Daily Check de acuerdo con A320FAM WEEKLY-BR(JIC) (A320FAM WEEKLY CHECK) y A320FAM DAILY-BR.(JIC) (A320FAM DAILY CHECK).

Los trabajos de mantenimiento regular son realizados por un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado por el país de matrícula.

Se verificó la ausencia de registros en la bitácora de vuelo (logbook aircraft), que afectaran la realización del vuelo en que ocurrió el suceso.

El motor N°1 fue instalado con fecha 19 de octubre 2019 con 54.844,39 horas de servicio y 39.609 ciclos.

**Comunicaciones:**

Por comunicaciones emitidas en la frecuencia de la Torre de Control la tripulación fue advertida desde otra aeronave que la seguía, que le estaba saliendo humo del motor izquierdo (N°1).

El Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) que se mantenía en escucha acudió al lugar donde se encontraba la aeronave afectada.

**Información del aeródromo:**

De acuerdo con la Publicación de Información Aeronáutica (AIP CHILE) Volumen I, las características del aeropuerto en donde se desarrolló el suceso eran las siguientes:

<b>Nombre</b>	Arturo Merino Benítez
<b>Designador OACI</b>	SCEL
<b>Coordenadas</b>	Latitud: 33° 23' 39" S Longitud: 70° 47' 37" W
<b>Elevación</b>	1555 pies (474 metros)
<b>Pistas</b>	17L/35R
<b>Dimensiones</b>	3.750 x 55 metros
<b>Tipo de superficie</b>	ASPH
<b>Horas de operación</b>	H24
<b>Uso</b>	PUB

## Registradores de vuelo:

La aeronave contaba con una tarjeta de memoria (Personal Computer memory card PCMCIA) instalada en el Flight Data Interface and Management Unit, que permite grabar datos de rendimiento de los motores. El operador efectuó descarga de los datos contenidos para su posterior análisis (ver imagen N°1).

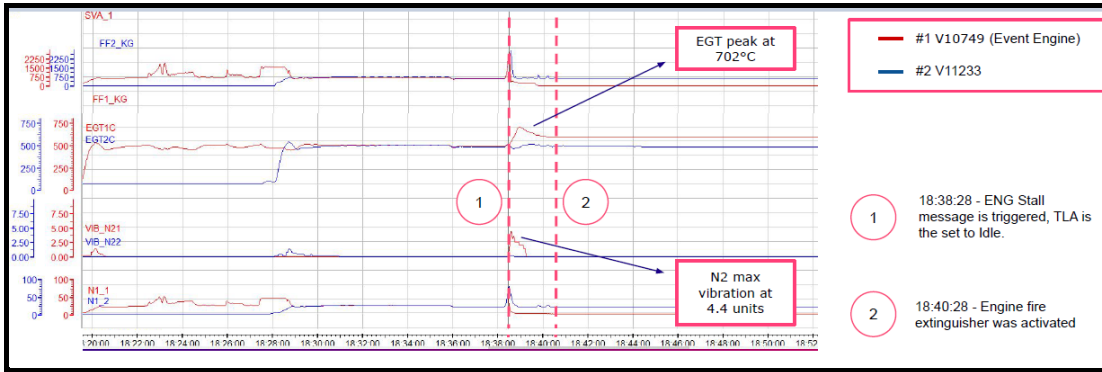


Imagen N°1: Información de motores PCMCIA.

## Información sobre la aeronave y el impacto:

### Información del sitio del suceso

El lugar del suceso se ubicó en el umbral 17L del Aeropuerto "Arturo Merino Benítez" (SCEL) mientras la aeronave se preparaba para su despegue. Se pudo establecer la presencia del Servicio de extinción de incendios del aeropuerto y aplicación de espuma para contener el incendio del motor N°1 (ver imágenes 2 y 3).

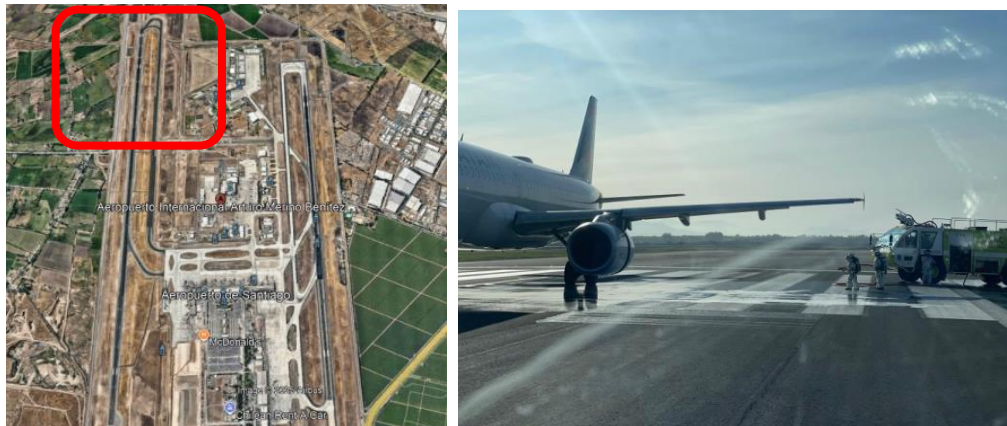


Imagen N°2 y Fotografía N° 2: Vista general de SCEL y lugar del suceso

### **Inspección de la aeronave en el lugar del suceso**

El equipo investigador, concurrió al lugar donde la aeronave fue desplazada posterior al suceso donde realizó una inspección y fijación fotográfica, conforme a lo siguiente:

La aeronave fue inspeccionada visualmente en forma exterior incluyendo alas, estabilizador horizontal y vertical, superficies de control de vuelo, fuselaje y trenes de aterrizaje encontrando que el daño se limitaba al soporte de montaje del motor N°1 (PYLON) sobre la salida de escape, a su vez en el recubrimiento inferior del ala en la misma zona había presencia de exposición a alta temperatura (ver fotografía N° 3, 4, 5 y 6).



Imágenes N° 3, 4, 5 y 6: Vista de los daños en las estructuras de montaje del motor N°1 (PYLON) y parte inferior del ala izquierda.

### **Información médica y patológica:**

La tripulación y los pasajeros resultaron sin lesiones.

### **Incendio:**

La tripulación recibió una advertencia en la cabina de fuego en el motor izquierdo, ante lo cual, realizaron el procedimiento de extinción, activando los extintores del motor.

Al mismo tiempo, el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) acudió al lugar donde se encontraba la aeronave afectada, procediendo a aplicar espuma extintora en el motor afectado y apagando el incendio.

Tras el suceso, la aeronave solicitó dirigirse a la manga 23, donde desembarcó a los pasajeros sin inconvenientes.

### **Aspectos de supervivencia:**

La tripulación y pasajeros abandonaron la aeronave por sus propios medios.

### **Información adicional:**

#### **Inspección especializada al motor N°1**

El operador de la aeronave efectuó una inspección con boroscopio al motor N°1 de la aeronave encontrando las siguientes observaciones:

- Las etapas del Compresor de Baja Presión (LPC) se encontraban trabadas.
- Las etapas 3 a la 12 del Compresor de Alta Presión (HPC) con daño fuera de límites.
- Las etapas 1 y 2 de la Turbina de Alta presión (HPT) con varias palas con daños en el revestimiento del borde de ataque. Falta material base y daños por incendio.

#### **Descripción motor Pratt & Whitney / International Aero Engines V2500**

Motor turbofán de doble rotor, flujo axial y alta relación de derivación (ver imagen N°2):

- Ventilador (FAN) de una sola etapa, compresor de baja presión (LPC) de 4 etapas, compresor de alta presión (HPC) de 10 etapas.
- Cámara de combustión anular.
- Turbina de alta presión (HPT) de 2 etapas, turbina de baja presión (LPT) de 5 etapas.
- Control digital del motor de doble canal (FADEC).

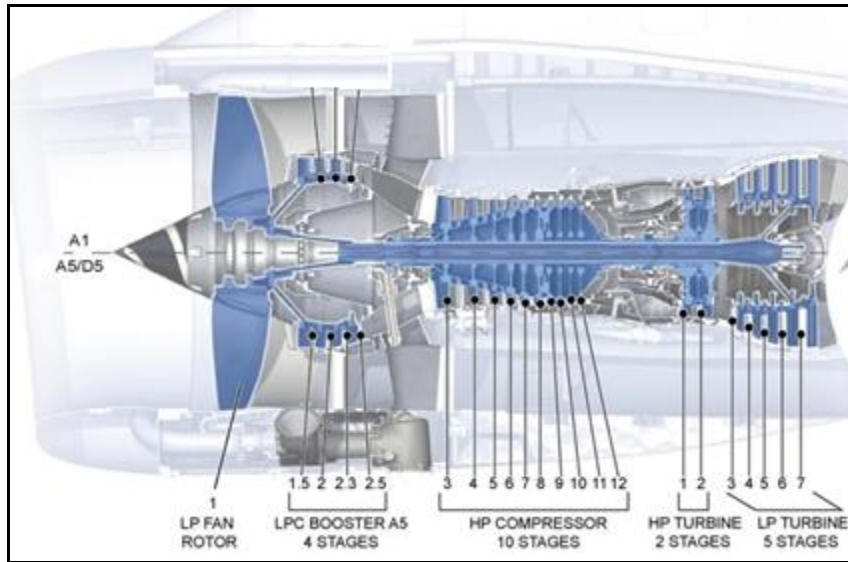


Imagen N°2: Secciones motor Pratt & Whitney / International Aero Engines V2500

**Estado de la investigación:**

La investigación se encuentra en etapa de análisis y revisión final, para determinar la causa del suceso y con ello generar recomendaciones de seguridad operacional, en este tipo de aeronave.