

## Accidente 1502

Fecha: 11 octubre 2008 Lugar del suceso: Aeropuerto "Arturo Merino Benítez"				Hora Local: 00:10 Región: Metropolitana																					
Marca y modelo de la aeronave: Boeing 767-316 ER				Año de fabricación: --																					
Número de motores / marca y modelo: 02 / CF6-80C2B6F				Daños a la aeronave: Si																					
<table border="1"><thead><tr><th>Lesiones</th><th>Tripulación</th><th>Pasajeros</th><th>Otros</th></tr></thead><tbody><tr><td>Mortales</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Graves</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Leves</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Ninguna</td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves				Ninguna				Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Comercial Avión Edad: 54 años	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																						
Mortales																									
Graves																									
Leves																									
Ninguna																									
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando Horas de vuelo en el material: 10.000 app Total horas de vuelo: 17.000 app				Tipo de Operación: Comercial Fase de la Operación: En vuelo																					

### RESEÑA DEL VUELO

- El día 11 de Octubre de 2008, la aeronave Boeing 767 matrícula CC-CZU, en vuelo LA 602, con el Sr. Luis Ortiz H. como piloto al mando, durante el despegue desde la pista 17R del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con destino a Los Ángeles, California (EE. UU.), tuvo en pantalla indicación de vibraciones de nivel 5 en su motor N° 1. Adicionalmente hubo percepción sensorial de vibraciones de fuselaje, en el sector de raíz del ala izquierda. No hubo otras indicaciones de falla o mal funcionamiento.
- El avión completó su despegue con estas vibraciones. Durante el ascenso, se mantuvo la indicación de vibraciones; hasta que alcanzó el nivel de crucero. Al reducir la potencia, el nivel de vibraciones del motor quedó en el rango 2.5 y las vibraciones de fuselaje fueron poco perceptibles. No se observaron fluctuaciones de performances del motor ni parámetros fuera de lo normal.
- Durante el ascenso hasta el nivel de crucero, la tripulación relató haber consultado los Manuales de Vuelo y de Operaciones del avión, constatando que la situación

presentada no estaba contemplada y, por consiguiente, no había un procedimiento establecido para hacer frente a ella. También se comunicó con el MOC (Maintenance Operational Center), para informar la situación y solicitar indicaciones para proceder en este caso.

- El MOC, después de consultar los manuales técnicos de aeronave y motor, informó a la tripulación que las vibraciones de motor en el rango 2.5 eran técnicamente aceptables si no habían otras indicaciones de anormalidad.
- Con esta información, el piloto al mando decidió continuar el vuelo hasta su destino, manteniendo vigilancia especial sobre el motor afectado y efectuando las anotaciones de bitácora, para mantenimiento.
- Durante el trayecto y hasta el arribo a destino, no se presentaron nuevas observaciones.

### **CONCLUSIONES**

- La tripulación contaba con las licencias y habilitaciones requeridas para la operación en que ocurrió el suceso investigado.
- La aeronave mantenía su certificado de aeronavegabilidad vigente.
- Durante el despegue, se produjo una ingesta de ave en el motor N° 1 de la aeronave, que ocasionó el desbalance del fan, a consecuencia de la deformación de dos álabes, generando vibraciones en el motor.
- Los manuales de la aeronave no consideran un procedimiento a seguir en este caso.
- Al no existir parámetros anormales en el funcionamiento del motor N° 1, se continuó con el vuelo hasta el aeropuerto de destino.

### **CAUSA**

- Deformación de 2 álabes del fan del motor número 1, durante el despegue desde el aeropuerto Arturo Merino Benítez, lo que produjo el desbalance del fan.

## **RECOMENDACIONES**

- Estudiar el reforzamiento de las medidas de control de peligro aviario en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez.