



INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N°2090-25

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 : 21 de enero de 2025.
Hora suceso : 12:54 hora local
Lugar : Aeropuerto Internacional “Arturo Merino Benítez” (SCEL).
Aeronave : Avión, marca Boeing, modelo 787-9.
Licencia tripulación : Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión (Países Bajos)
Ocupantes : Pilotos 02 / Tripulación de cabina: 09
Total de pasajeros a bordo: 271 Adultos + 02 infantes

Reseña del suceso:

El 21 de enero de 2025, una aeronave Boeing 787-9 operada por una aerolínea extranjera (Países Bajos), que efectuaba un vuelo de transporte regular de pasajeros desde el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, se encontraba realizando el procedimiento de remolque de retroceso (pushback) para iniciar su salida a vuelo. La maniobra era efectuada mediante un carro remolcador y barra de tractado.

Una vez finalizada la maniobra y cuando la aeronave se encontraba próxima a ser desconectada del equipo de remolque, el motor N.º 2 (derecho) registró una aceleración inadvertida. Posteriormente, la aeronave se desplazó hacia el costado izquierdo, ocasionando daños en la barra de tractado utilizada durante la maniobra.

De acuerdo con la información recopilada, la aeronave no presentó daños y no se registraron lesiones en las tripulaciones, personal de apoyo en tierra ni pasajeros.

Lesiones de personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	11	273		284
Total	11	273		284

Daños a la aeronave:

La aeronave resultó sin daños.

Otros daños:

Barra de tractado con daños.

Información sobre la tripulación:

Piloto al mando

Edad	51 años	
Nacionalidad	Neerlandesa	
Tipo de licencia	Piloto de Transporte de Línea Aérea (Avión)	
Habilitaciones	Clase	Multimotor Terrestre
	Tipo	B 777/787
	Función	English Proficient N° 6 – Vuelo por Instrumentos
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí

Copiloto

Edad	46 años	
Nacionalidad	Neerlandesa	
Tipo de licencia	Piloto de Transporte de Línea Aérea (Avión)	
Habilitaciones	Clase	Multimotor Terrestre
	Tipo	B 777/787
	Función	English Proficient N° 6 - Instructor de Vuelo (Simulador) / Vuelo por Instrumentos
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí

Información de la aeronave:

Aeronave	Avión
Fabricante	Boeing
Modelo	787-9
N° Serie	42509
Año Fabricación	2018
Horas de vuelo	35.152 (4157 Ciclos)



Imagen N° 1: Aeronave involucrada en el suceso.

Motores

Posición	Motor 1	Motor 2
Fabricante	General Electric GE	General Electric GE
Modelo	GENX-1B	GENX-1B

Combustible:

El combustible utilizado por la aeronave correspondía a kerosene de aviación JP1. El detalle será incluido en el Informe Final del suceso.

Mantenimiento:

La revisión de los registros de aeronavegabilidad se encuentra en revisión del equipo investigador.

Posterior al suceso, la aeronave Boeing 787-9 fue inspeccionada en conjunto con técnicos especialistas del fabricante de la aeronave y motores, efectuándose revisiones y pruebas funcionales de los sistemas asociados al control de motores y su operación.

Posterior a estas respectivas inspecciones posteriores al evento, la aeronave fue retornada al servicio sin observaciones.

Carga de la aeronave:

La información de carga estará considerada en el Informe Final.

Información meteorológica:

La información de carga estará considerada en el Informe Final.

Ayudas para la navegación:

No aplicable.

Comunicaciones:

Las comunicaciones efectuadas entre los Servicios de Tránsito Aéreo y la aeronave se encuentran en revisión por parte del equipo de investigación.

Información del aeródromo de despegue:

De acuerdo con la Publicación de Información Aeronáutica (AIP CHILE) Volumen I, las características del aeropuerto de despegue, eran las siguientes:

Nombre	Aeropuerto Arturo Merino Benítez
Designador OACI	SCEL
Coordenadas	Latitud: 33° 23' 39" S Longitud: 70° 47' 37" O
Elevación	1.555 pies (474 metros)
Pistas	17R/35L - 17L/35R
Dimensiones	3.800 x 45 metros – 3.750 x 55 metros
Tipo de superficie	ASPH
Horas de operación	H24
Uso	Público – Internacional / Adm: D.G.A.C

Registradores de vuelo:

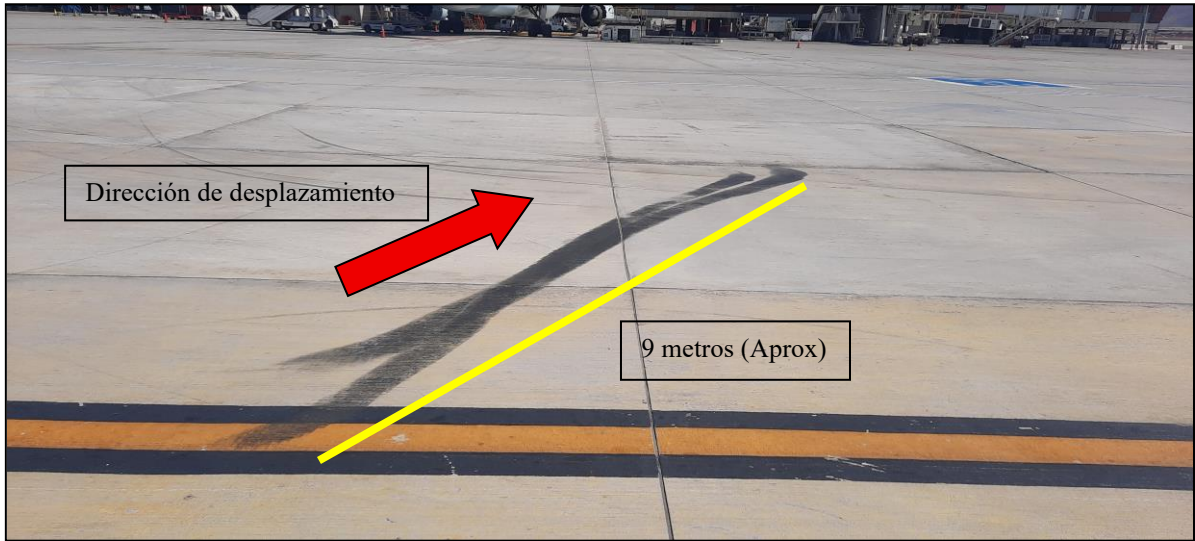
Los datos del registrado de vuelo (Flight Data Recorder) y del registrador de voces (Cockpit Voice Recorder) serán incorporados en el informe final.

Información sobre la aeronave

- El equipo investigador, realizó una inspección y fijación fotográfica de la aeronave.
- Se estableció que se registró una aceleración inadvertida de los motores.
- La aeronave resultó sin daños.
- Posterior al suceso, el operador efectuó pruebas funcionales de los motores (engines run up), sin observaciones.
- El fabricante de la aeronave no determinó daños o fallas.
- El fabricante de los motores no determinó daños o fallas.

inspección del lugar y de la aeronave:

- Se estableció que la aeronave se desplazó 9 metros aproximadamente.



- Se estableció desgaste de los neumáticos del tren de nariz.



- Sistema del tren de nariz sin daños.



- Daños en la barra de tractado.



Información sobre organización y gestión

Será incorporada en el Informe Final de la investigación.

Relatos

La información de los relatos se encuentra en el Informe Final de la investigación.

Estado de la investigación:

La investigación se encuentra en etapa de análisis de los antecedentes y elaboración del informe final, para determinar la causa del suceso y con ello generar recomendaciones de seguridad operacional.