

## Incidente 1487

<b>Fecha:</b> 02 de mayo de 2008 <b>Lugar del suceso:</b> Aeródromo "El Loa", Calama				<b>Hora Local:</b> 19:20HL <b>Región:</b> Región de Antofagasta																				
<b>Marca y modelo de la aeronave:</b> Boeing 737-200				<b>Año de fabricación:</b> 1983																				
<b>Número de motores / marca y modelo:</b> 02 / Pratt & Whitney / JT8D-15A				<b>Daños a la aeronave:</b> 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>6</td><td>38</td><td></td></tr></tbody></table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves				Ninguna	6	38		<b>Piloto al mando (tipo licencia):</b> Piloto de Transporte de Línea Aérea  <b>Edad:</b> 47 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
Mortales																								
Graves																								
Leves																								
Ninguna	6	38																						
<b>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</b> <b>Horas de vuelo en el material:</b> 5180:00 <b>Total horas de vuelo:</b> 6980:00				<b>Tipo de Operación:</b> Transporte Público <b>Fase de la Operación:</b> Despegue																				

### Reseña del vuelo

- El día 02 de Mayo de 2008, la aeronave Marca Boeing 737-200, operada por la línea aérea nacional Air Comet Chile, realizando un vuelo de itinerario, despegó desde el Aeropuerto "Arturo Merino Benítez" a las 15:15 HL.
- A las 17:10 HL, la aeronave hizo una escala en el Aeropuerto "Cerro Moreno" de la ciudad de Antofagasta, para luego dirigirse al Aeródromo "El Loa", de la ciudad de Calama, donde arribó a las 18:44HL.
- Posteriormente, siendo las 19:15 HL la aeronave inició el rodaje para despegar con destino al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez. Cuando la aeronave se encontraba en carrera de despegue, el piloto al mando abortó la maniobra, debido al reventón de dos neumáticos del tren principal izquierdo, deteniéndose en la pista. La aeronave quedó inutilizada para desplazarse en tierra, dejando la pista obstruida, debido al bloqueo ocasionado por la aeronave.

- La evacuación de los pasajeros y tripulación se realizó a través de la puerta delantera derecha, hacia donde la compañía operadora movilizó una escalera. Personal de SSEI coordinó la evacuación cuidando la seguridad de los pasajeros y tripulación.
- A consecuencia del suceso no se registraron lesionados, y la aeronave resultó con daños de consideración en el tren principal izquierdo y flaps del mismo lado.

### **CONCLUSIONES**

- La tripulación y la aeronave estaban habilitados para la operación al día del incidente.
- Las condiciones meteorológicas no influyeron en el incidente.
- El mantenimiento de la aeronave se ejecutaba sin observaciones.
- El calentamiento del sistema de frenos se originó en el aterrizaje de la aeronave, probablemente por un uso excesivo de frenos por parte del piloto al mando.
- El piloto al mando no cumplió con lo indicado en el manual de operación de la aeronave, al no esperar el tiempo necesario para enfriar el sistema de frenos.
- La decisión del Comandante de despegar estando en conocimiento de la sobretemperatura en el tren de aterrizaje, fue inadecuada.
- El sistema antiskid del sistema de frenos estaba con fallas de tipo intermitente antes de la ocurrencia del incidente.

### **CAUSA MÁS PROBABLE**

- Error operacional por parte del piloto al mando, al no esperar el tiempo necesario para permitir el enfriamiento del sistema de frenado durante la permanencia de la aeronave en el Aeródromo El Loa.

### **FACTORES CONTRIBUYENTES**

- Sobretemperatura de la unidad de freno número uno, debido a la acción de frenado durante el aterrizaje.
- No detectar que el neumático número 1 se encontraba desinflado antes del despegue, a consecuencia de la activación del fusible térmico de seguridad.

## **RECOMENDACIONES**

- Comentar el presente incidente, a través de los canales de difusión pertinentes, resaltando la importancia de cumplir con lo dispuesto por los manuales de vuelo frente al riesgo que implica no esperar los tiempos de enfriamiento del sistema de frenos.
- Recomendar a las empresas aéreas que realicen un seguimiento de aquellas fallas repetitivas específicas que sean detectadas.