



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 41 / 2025

Santiago, 26 de noviembre de 2025

EL ACCIDENTE DEL AI 171 DE AIR INDIA

Por Victor Villalobos. Director de Asuntos Aeronáuticos. 06 min de lectura.

Las imágenes del 12 de junio que han dado la vuelta al mundo muestran al avión Boeing 787-8 Dreamliner de Air India, al momento del despegue del aeropuerto de Ahmedabad, India. Con apenas medio minuto en el aire, comienza un descenso paulatino hasta caer sobre algunos edificios residenciales y convertirse en una imponente bola de fuego y en una espesa columna de humo.

Los interruptores de control de combustible cambiaron de la posición “funcionamiento” a “corte” de los motores del Boeing 787, precipitándose a tierra poco después del despegue, falleciendo 260 personas, en el avión y en tierra, según reveló un informe preliminar de investigación. El documento, emitido por la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de India (AAIB), no brinda conclusiones definitivas sobre las causas del desastre del 12 de junio, pero proporciona nuevos detalles sobre los momentos finales del vuelo.



Los restos del avión Boeing 787-8 Dreamliner de Air India yacen fuera del Aeropuerto Internacional Sardar Vallabhbhai Patel de Ahmedabad. (REUTERS/Amit Dave)

El vuelo I171 de Air India, Boeing 787-8 Dreamliner se dirigía de Ahmedabad hacia Londres cuando se precipitó a tierra, falleciendo 241 de los 242

ocupantes a bordo y 19 personas en tierra (albergue del BJ Medical College and Hospital). Un pasajero británico sobrevivió milagrosamente al accidente y fue dado de alta tras recibir tratamiento médico.

Las grabaciones de la cabina de vuelo capturaron un intercambio desconcertante entre los pilotos: uno preguntó al otro por qué había cortado el combustible, pero su compañero negó haberlo hecho, creando un misterio que los investigadores aún intentan resolver.

Investigación técnica del informe.

El momento crítico ocurrió cuando el vuelo I171 Boeing 787-8 Dreamliner había alcanzado su velocidad máxima registrada durante el despegue. Los investigadores determinaron que los interruptores de control de combustible de ambos motores cambiaron súbitamente de la posición “RUN” (funcionamiento) a “CUTOFF” (corte) con apenas un segundo de diferencia entre uno y otro.



Este cambio provocó que los motores dejaran de recibir combustible inmediatamente. La grabación de la cabina de vuelo capturó un intercambio revelador: uno de los pilotos preguntó al otro: “¿por qué lo cortó?”, pero su compañero negó haberlo hecho.

Los investigadores no especificaron cuál de los dos pilotos hizo la pregunta ni cuál respondió. Lo que sí establecieron es que ambos interruptores requieren una acción deliberada para ser movidos, están diseñados para resistir el movimiento accidental y no pueden ser activados sin aplicar fuerza considerable.

TURBINA DE AIRE DINÁMICO (RAT) EN POSICIÓN EXTENDIDA



Las imágenes de circuito cerrado del aeropuerto revelaron la activación automática de la turbina de aire dinámico (RAT) durante los primeros momentos del vuelo. Este dispositivo, que funciona como generador de emergencia, solo se despliega cuando los sistemas principales de energía fallan completamente.

El registro cronológico muestra que a las 8:07 UTC la torre de control autorizó el despegue. Apenas dos minutos después, a las 8:09 UTC, los controladores escucharon la transmisión de emergencia “Mayday, Mayday, Mayday” desde la cabina.

Un detalle técnico significativo surgió del análisis de las palancas de empuje. Aunque fueron encontradas en posición de ralentí tras el impacto, los datos del grabador de vuelo mejorado confirmaron que permanecieron en posición de empuje de despegue hasta el momento del accidente.

La caja negra del avión, su registrador de datos de vuelo, mostró que la aeronave había alcanzado una velocidad de 180 nudos cuando los interruptores de

combustible de ambos motores pasaron de la posición de funcionamiento a la de corte, según el informe. Los interruptores se accionaron con una diferencia de menos de un segundo, interrumpiendo el flujo de combustible.

En una grabación de audio de la caja negra, mencionada en el informe, se oye a uno de los pilotos preguntarle al otro por qué accionó los interruptores. El otro piloto responde que él no lo hizo. El informe no especifica quién era el piloto y quién el copiloto en la conversación.

Segundos después, los interruptores del Boeing 787 Dreamliner se accionaron en sentido contrario para restablecer el suministro de combustible. Ambos motores lograron encenderse de nuevo, y uno de ellos comenzó a recuperarse, según el informe, pero ya era demasiado tarde para detener el vertiginoso descenso del avión. Al momento del impacto, uno de los motores había logrado reencenderse, pero no había recuperado potencia suficiente, mientras que el otro motor estaba en proceso de reencendido. Ambos interruptores de combustible, fueron hallados en posición “RUN” entre los restos.

La Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA, por sus siglas en inglés), había emitido en diciembre de 2018 un boletín especial dirigido a operadores de Boeing 737 sobre un problema similar. El documento alertaba sobre casos donde los interruptores de control de combustible habían sido instalados sin la función de bloqueo activada. Aunque el Boeing 787-8 utiliza el mismo diseño de interruptor, la FAA no consideró esta situación como una “condición insegura” que requiriera una directiva de cumplimiento obligatorio. El boletín tenía carácter consultivo. Air India confirmó a los investigadores que no había realizado las inspecciones sugeridas en el boletín, explicando que al ser de carácter consultivo y no obligatorio, no las consideró necesarias. La aerolínea sí cumplía con todas las directivas de aeronavegabilidad y boletines de alerta obligatorios. La investigación preliminar no identificó defectos en los motores GE GENx-1B, (El motor izquierdo fue

instalado el 26 de marzo y el derecho el 1 de mayo) ni en el diseño del Boeing 787-8. Por tal razón, no se emitieron recomendaciones para otros operadores.

En relación a la tripulación y a la aeronave Boeing 787-8 Dreamliner, la tripulación estaba compuesta por el capitán del vuelo, piloto de 56 años de edad con más de 15.000 horas de vuelo y el primer oficial de 32 años y más de 3.400 horas de vuelo.

La investigación descartó factores relacionados con la preparación del vuelo. Los dos pilotos habían cumplido con los períodos de descanso reglamentarios antes de reportarse al servicio. Ambos pasaron satisfactoriamente las pruebas de alcoholemia que son obligatorias antes de cada vuelo. La aeronave estaba dentro de los límites de peso permitidos para el despegue. No transportaba mercancías peligrosas que pudieran haber contribuido al accidente. Las condiciones meteorológicas eran normales, sin reportes de tormentas o vientos adversos.



Los investigadores analizaron muestras de combustible tanto de los camiones de abastecimiento

como de los tanques de almacenamiento utilizados para llenar la aeronave. Todas las pruebas resultaron normales. El control de fauna del aeropuerto confirmó que no había actividad inusual de aves en la zona durante el despegue.

Los próximos pasos en la investigación.

Los restos del avión del Boeing 787-8 Dreamliner accidentado fueron trasladados a un área segura dentro del aeropuerto de Ahmedabad, para su análisis detallado. Ambos motores fueron recuperados y almacenados en un hangar especializado bajo estrictos protocolos de seguridad.

Los investigadores lograron recuperar pequeñas cantidades de combustible del filtro de la unidad de energía auxiliar y de la válvula de reabastecimiento del ala izquierda. Estas muestras serán enviadas para un análisis químico completo.

El grabador de vuelo aerotransportado mejorado fue recuperado exitosamente y los datos están siendo procesados por especialistas. Este análisis podría proporcionar información crucial sobre las acciones de la tripulación y el comportamiento de los sistemas durante los momentos críticos. El ministro de aviación civil Ram Mohan Naidu Kinjarapu enfatizó que este es solo el informe preliminar. “Ahora debemos esperar el informe final para obtener conclusiones definitivas”, declaró el ministro.

La empresa Boeing expresó su compromiso de continuar apoyando la investigación. Air India reiteró su cooperación total con todas las autoridades involucradas en el proceso investigativo.

Para las familias afectadas, el informe genera más preguntas que respuestas. Suresh Mistry, padre de una víctima, cuestionó cómo un problema interno de la aeronave pudo pasar desapercibido cuando “hasta los automóviles modernos alertan sobre fallas mecánicas”.

Debemos esperar el informe final del accidente, hay muchas incógnitas no resueltas, por lo tanto, no se pueden sacar conclusiones apresuradas de las causas del accidente.

VVC, adaptación con información de fuentes abiertas, internet, cnn, infobae, informe de la AAIB.