

INFORME PRELIMINAR 30 DÍAS DEL SUCESO DE AVIACIÓN N°2131-26

11.FEB.2026

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	: 11 de febrero de 2026.
Hora suceso	: 20:43 hora local.
Lugar	: 450 metros al Este del cabezal 36 del Aeródromo "El Boldo", comuna de Cauquenes, Región del Maule.
Aeronave	: Avión Thrush, modelo S2R-T660.
Ocupantes	: 01.
Lesiones	: Sin lesiones.
Licencia Piloto	: Piloto comercial de avión (nacionalidad española).
Actividad	: Vuelo extinción de incendios.

Reseña del suceso:

El 11 de febrero de 2026, dos aeronaves Thrush Aircraft S2R-T660 se encontraban desplegadas en su Base, en el Aeródromo “El Bolder” (SCCA), comuna de Cauquenes, Región del Maule, las cuales, durante la tarde fueron enviadas en apoyo a la extinción de un incendio en el sector precordillerano de la comuna de Machalí (Región de O’Higgins), distante a unas 135 NM, aproximadamente.

Durante el desarrollo del apoyo aéreo de extinción de incendio, las 2 aeronaves realizaron, en el Aeródromo “La Independencia” (SCRG) en la comuna de Rancagua, Región de O’Higgins, varios carguíos de agua y un reabastecimiento de combustible, quedando ambas aeronaves full combustible.

Posterior a esta actividad, las aeronaves continuaron con el apoyo de extinción de incendio en la zona, en donde una aeronave realizó una descarga de agua y se dirigió, desde la zona del incendio directo hacia su Base en el Aeródromo “El Bolder” (SCCA), siendo la primera en abandonar el área.

Por otro lado, la aeronave involucrada en el suceso realizó dos descargas de agua, procediendo, desde la zona del incendio, el retorno directo hacia su Base en el Aeródromo “El Bolder”.

De esta forma, en sus respectivas aproximaciones al Aeródromo “El Bolder”, la primera aeronave aproximó a la pista 36, y aterrizó sin novedad.

Por otro lado, la aeronave involucrada en el suceso, al escuchar la notificación de la aeronave que le antecedía, también ingresó en tramo con el viento derecho, para la pista 36 del Aeródromo “El Bolder”, y próximo a iniciar el viraje para base derecha, la aeronave sufrió la detención del motor en vuelo, procediendo el piloto a realizar un aterrizaje de emergencia en un campo agrícola del sector.

Derivado de lo anterior, la aeronave impactó contra el terreno en el rumbo 010°, el cual tenía una pendiente en ascenso de, aproximadamente, 30°.

Durante el desplazamiento de la aeronave en el terreno, se desprendió el tren principal izquierdo, lo que provocó el giro de la aeronave hacia su izquierda, quedando, finalmente, orientada al 280°, 450 metros al Este del cabezal 36.

A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando resultó sin lesiones y la aeronave con daños.



Fotografía N° 1: Ubicación final de la aeronave (círculo rojo), con respecto al cabezal 36.

Lesiones de personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	-.-	-.-	-.-	-.-
Graves	-.-	-.-	-.-	-.-
Menores	-.-	-.-	-.-	-.-
Ninguna	01	-.-	-.-	01
Total	01	-.-	-.-	01

Información sobre el Piloto al mando:

Edad	58 años	
Nacionalidad	Española	
Tipo de licencia	Piloto comercial de avión	
Habilitaciones	Clase	N/A
	Tipo	N/A
	Función	N/A
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí
Sucesos anteriores	No registra	

Información del aeródromo de aterrizaje:

La aeronave realizó el procedimiento para aterrizar en la pista 36 del Aeródromo “El Boldo” (SCCA), en la comuna de Cauquenes, Región del Maule:

Nombre	Aeródromo El Boldo
Designador OACI	SCCA
Coordenadas	Latitud: 35° 58' 17" S.
	Longitud: 72° 13' 30" O.
Elevación	525 pies (160 m)
Pistas	18/36
Dimensiones	871 x 18 metros
Tipo de superficie	ASPH
Horas de operación	HJ
Uso	Público

Nota: Información del AIP-Chile, Vol. I., Aeródromos (AD). Actualmente las dimensiones de la pista son 1.200 x 23 metros.

Información del sitio del suceso:

El sitio del suceso se encuentra 450 metros al Este del cabezal 36 del Aeródromo “El Boldo” (SCCA), en una elevación de 525 pies (160 m).

El terreno en donde quedó la aeronave era de un terreno agrícola, de consistencia seca, duro e irregular, con ondulaciones y presencia de pastizal seco.



Fotografía N° 2: Vista del terreno en donde aterrizó la aeronave y su dirección de aproximación al 010° (flecha azul).

Este terreno presentaba dos áreas de diferentes elevaciones, con un área intermedia con una pendiente de aproximadamente 30°. La ubicación final de la aeronave fue el área más alta el lugar.

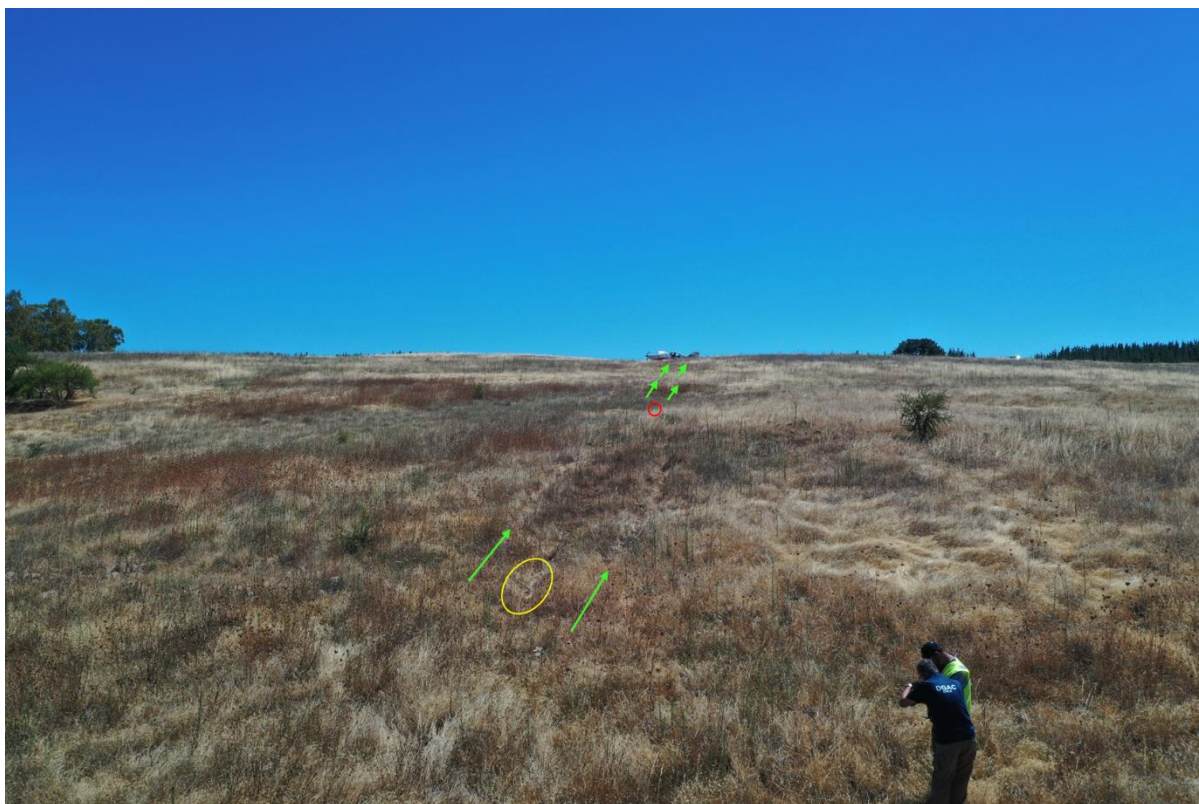


Fotografía N° 3: Vista lateral, en donde se aprecian las 2 áreas con diferentes elevaciones (flechas verde y celeste). La pendiente en ascenso corresponde a la flecha roja. La ubicación final de la aeronave se destaca con el círculo amarillo.

La aeronave, al momento de realizar la maniobra de aterrizaje de emergencia, tuvo el primer contacto contra la superficie del terreno en la pendiente en ascenso.

Al momento del primer impacto de la aeronave contra el terreno, se desprendió la rueda de cola, quedando, aproximadamente, a 50 metros de su contacto inicial contra el terreno.

Posteriormente, la aeronave se elevó y realizó dos contactos más contra el terreno, antes de finalizar su desplazamiento.



Fotografía N° 4: Vista de las huellas de los 3 impactos de la aeronave (flechas verdes) y de la huella de contacto de la rueda de cola (círculo amarillo) El círculo rojo corresponde al lugar en donde se encontró la rueda de cola.



Fotografía N° 5: Vista de las huellas del tren principal, en el primer impacto contra el terreno.



Fotografía N° 6: Vista de la rueda de cola, en donde se evidencia la pendiente del terreno.



Fotografía N° 7: Vista de la rueda de cola, en donde se aprecia, en la parte superior, la ubicación final de la aeronave.

Se pudo evidenciar que el aterrizaje de emergencia se realizó al rumbo 010° y que, posterior al último impacto contra el terreno (flechas verdes), al desprenderse la pierna izquierda del tren principal y su rueda (circulo celeste), tras lo cual la aeronave realizó un giro hacia su izquierda, quedando orientada al 280°.



Fotografía N° 8: Vista de la aeronave orientada, aproximadamente, al 280°.

La aeronave, finalmente, quedó ubicada en las coordenadas geográficas 35°58'38 Sur y 72°13'16" Oeste.

1ra. Inspección de la aeronave en el sitio del suceso:

Se realizó la inspección de la aeronave en el sitio del suceso, en donde se pudo evidenciar lo siguiente:

La aeronave fue encontrada asentada sobre un terreno agrícola con vegetación seca, en condición no nivelada, tanto longitudinal como lateralmente.



Fotografía N° 9: Vista de la aeronave en condición no nivelada.

Se verificó la activación del Transmisor Localizador de Emergencia (ELT), el cual fue desactivado manualmente, constatándose el cese de la señal.

No se observaron derrames de combustible en el entorno inmediato.

1. Daños estructurales y mecánicos constatados.

Producto del impacto contra terreno no preparado, y de la desaceleración brusca asociada, se verificaron los siguientes daños:

- **Conjunto moto propulsor:**

Las palas de la hélice presentaban deformación plástica severa, con curvatura hacia atrás y torsión pronunciada, compatible con impacto bajo carga y régimen de potencia.

El spinner presentaba deformación y marcas de contacto.

La configuración de daño es consistente con una detención abrupta del conjunto motriz por sobrecarga instantánea.

- **Tren de aterrizaje:**

Desprendimiento completo de una rueda principal (izquierda), localizada separada de la aeronave.

Estructura del tren principal con fracturas en puntos de anclaje y deformación permanente.

Desprendimiento completo de la rueda del patín de cola, localizada separada de la aeronave.

La configuración del daño es compatible con una sobrecarga vertical combinada con componente lateral significativa.

- **Ala izquierda:**

Fractura estructural en el último tercio del plano alar.

Deformación significativa del borde de salida.

Fracturas y abolladuras en el extradós, indicativas de carga de flexión estructural.

Deformación de la punta de ala con pérdida de alineación geométrica.



Fotografía N° 10: Vista del ala izquierda.

- **Ala derecha:**

Deformaciones estructurales en extradós y borde de salida.

Evidencia de torsión del plano alar.

No se observa fractura completa del plano en esta etapa, sin perjuicio de daño estructural interno no visible.

- **Fuselaje y estructura inferior:**

Impacto en zona ventral inferior.

Desalineación general producto del asentamiento irregular.

No se constataron perforaciones estructurales mayores en cabina.



Fotografía N° 11: Vista posterior derecha de la aeronave.

- **Sistema de combustible:**

- Arquitectura funcional relevante:

El modelo S2R-T660 dispone de estanques alares principales y un estanque ventral (hopper tank), el cual constituye el reservorio inmediato de alimentación del motor.

El combustible contenido en los estanques alares debe comunicarse o transferirse hacia el estanque ventral para asegurar un suministro continuo. En consecuencia, la continuidad hidráulica entre reservorios es esencial para la operación del motor.

- Condición de la aeronave al momento de la inspección:

La aeronave se encontraba en actitud no nivelada, circunstancia que afecta la precisión de los sistemas de medición de cantidad de combustible, los cuales dependen de sensores calibrados para actitud normal. Las indicaciones observadas fueron:

- ✓ Estanque alar izquierdo: **241 litros.**
- ✓ Estanque alar derecho: **0 litros.**
- ✓ Estanque ventral: aproximadamente **1 litro** remanente.



Fotografía N° 12: Vista de la indicación del estanque izquierdo (cuadro verde) y derecho (cuadro rojo), respectivamente, en la condición de la aeronave no nivelada.

Las lecturas deben considerarse referenciales.

Se inspeccionaron, externamente, los tres filtros de la línea de alimentación, desde el estanque ventral hacia el motor, constatándose la ausencia visible de combustible en sus carcasas, encontrándose secos.

No se efectuó drenaje completo ni desmontaje del sistema durante esta diligencia.

Estado de la investigación:

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