

INFORME PRELIMINAR 30 DÍAS DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2146-26

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	: 17 de julio de 2026.
Hora suceso	: 09:08 hora local.
Lugar de aterrizaje	: Aeródromo Balmaceda (SCBA), Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo
Aeronave	: Avión marca Airbus, A320-214.
Licencia	: Piloto Transporte de Línea Aérea de Avión.
Ocupantes Aeronave	: Tripulación 6 / Pasajeros 132 / Total 138

Reseña del suceso:

El suceso de aviación ocurrido con fecha 17 de julio de 2026, que afectó a un Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión, estando al mando de la aeronave Airbus, modelo 320-214, junto a un copiloto.

El despacho operacional del vuelo Santiago–Balmaceda contempla un tiempo estimado de vuelo de 1:53, combustible de 9197 KG que incluye combustible adicional por protección ante control de tránsito aéreo y condiciones meteorológicas en ruta. La meteorología prevista mostraba precipitaciones en el origen y condiciones significativamente más restrictivas en Balmaceda, con visibilidad reducida, neblina, lluvia y nieve, techo bajo y una mejora prevista recién cercana a la hora estimada de llegada.

La aeronave se despachó con dos ítems de configuración diferida correspondientes a la ausencia de NACELLE STRAKE, condición que imponía penalizaciones de performance y restricciones de carga útil. Para Balmaceda se encontraban vigentes la limitación de peso máximo para la pista 09/28 con LDA de 2181 mts por trabajos en pista cabezal 27, trabajos en umbral y calle de rodaje Alfa.

El despacho contemplaba un SNOWTAM que indicaba nieve en la pista, pero con acción de frenado clave 3 lo que permitía la operación.

Finalmente, durante el aterrizaje en pista 09, la aeronave se desplazó hacia el umbral 28 (umbral desplazado) por condición de pista (nieve mojada) frenando a 30 metros pasado el umbral. Posteriormente el piloto al mando solicitó asistencia a la torre de control. Una vez verificado que la aeronave no presentaba daños aparentes y que se encontraba detenida sobre una superficie de pista libre de trabajos u obstáculos que pudieran impedir el movimiento, la tripulación efectuó un giro de 180° sobre la pista para regresar por la misma hasta la plataforma

A raíz de lo anterior, tanto la tripulación de vuelo, de cabina y pasajeros resultaron ilesos y la aeronave sin daños.

Lesiones de personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	6	132		138
Total	6	132		138

Daños a la aeronave

A consecuencia del suceso la aeronave resultó sin daños.



Imagen 1: Avión Airbus A 320-214 (Referencial).

Información sobre la Tripulación

Cargos		Licencia / Horas de vuelo
Piloto al mando		Licencia PTLA, horas voladas hasta junio 2026: 11.552,71
Copiloto		Licencia PCA, horas voladas hasta junio 2026: 1.434,51
Tripulación de cabina	4 tripulantes de cabina	Según crew briefing del vuelo

Información de aeródromo

Aeródromo: Balmaceda (PUB) (SCBA)

Ubicación: Balmaceda, Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, Chile (45° 54' 51" S, 71° 41' 24" W) [Ver ubicación en el mapa](#)

Pistas

Orientación	Dimensión	Pendiente	Superficie	Resistencia	Luces			
					APCH	THR	RWY	PAPI
09/28	2181 x 45 M	0,67	Hormigón	PCR 470 R/B/X/T	No	Sí	Sí	Sí
Horas de operación RWY		HJ						
Horas de Servicio ATS		IVNO Lu - Do 1130-2100 VRNO Lu - Do 1130-2100						
Elevación		525 m / 1722 ft						
Otra Información		Adm : D.G.A.C Uso : PUB Ubicado : 500 m S de Balmaceda TEL : Central Telefónica +56 672272104 - ARO +56 9 42887650 email : aro.balmaceda@dgac.gob.cl						

VER SUP S02/2026 "ESTABLECE DESPLAZAMIENTO TEMPORAL DE THR 27 Y PROCEDIMIENTOS ASOCIADOS EN AERÓDROMO BALMACEDA (SCBA)"

Aspectos de supervivencia

No hubo tripulantes ni pasajeros lesionados.

Todos los ocupantes abandonaron la aeronave por la puerta de acceso principal, sin observaciones.

Información meteorológica

5

SCBA FT 170415Z 1706/1806 13007KT 4000 -RASN -SN BKN007 OVC015
TNM01/1710Z TX02/1718Z BECMG 1715/1717 9999 NSW BKN040 BECMG
1802/1804 VRB02KT 3000 -SN BKN010 OVC025=

METAR/SPECI de SCBA, Balmaceda (Chile).

SA 17/07/2026 14:00-> METAR SCBA 171400Z 09003KT 3000 -SN OVC006 M00/M01 Q1000=
SA 17/07/2026 13:00-> METAR SCBA 171300Z 11001KT 2500 -SN OVC007 M00/M00 Q0998=
SA 17/07/2026 12:00-> METAR SCBA 171200Z 14002KT 2000 -SN OVC010 00/M00 Q0997=
SA 17/07/2026 11:00-> METAR SCBA 171100Z 11002KT 2500 -SN OVC006 00/M00 Q0996=
SA 17/07/2026 10:00-> METAR SCBA 171000Z 00000KT 2500 -SN OVC006 00/00 Q0995=
SP 17/07/2026 09:43-> SPECI SCBA 170943Z AUTO VRB02KT 5000 BR /////////////// 00/00 Q0994=

SCBA 07171229 SNOWTAM 0031 SCBA 07171229 09 3/3/3 100/100/100 10/10/10 WET
SNOW/WET SNOW/WET SNOW TAXIWAYS ALPHA BRAVO AND CHARLIE AS WELL AS
THE APRON ARE CONTAMINATED WITH WET SNOW.

Estado de la pista

Pista afectada: 09.

Runway Condition Code (RWYCC): 3 / 3 / 3

Primer tercio: 3

Segundo tercio: 3

Último tercio: 3

Un RWYCC 3 corresponde a una capacidad de frenado media (Medium) según la metodología GRF (Global Reporting Format).

Cobertura de contaminante

100 / 100 / 100

El contaminante cubre el 100 % de cada uno de los tres tercios de la pista.

Espesor del contaminante

10 / 10 / 10

Espesor de 10 mm de contaminante en cada tercio.

Tipo de contaminante

WET SNOW / WET SNOW / WET SNOW

Nieve húmeda en toda la longitud de la pista.

Comunicaciones

Las comunicaciones efectuadas entre los servicios de tránsito aéreo y la tripulación del avión

se efectuaron sin observaciones.

Estado de la Aeronave

De acuerdo con los primeros antecedentes, el operador efectuaba el mantenimiento obligatorio en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) habilitado, autorizado y vigente en el tipo y modelo de la aeronave. Posterior al evento, la aeronave continuó con el itinerario de vuelo planificado. El detalle será incluido en el Informe Final del suceso.

Carga de la aeronave

De acuerdo con los antecedentes de la investigación, el peso de la aeronave al momento del suceso habría estado dentro de los parámetros. El detalle será incluido en el Informe Final del suceso.

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 derivadas, a fin de prevenir hechos similares a futuro.