



Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

## INFORME FINAL

Caso N° 659

### CX-BAZ-R

### ACCIDENTE DE AERONAVE AGRÍCOLA.



Piper Aircraft Inc. -  
PA25-235 "Pawnee"



Próximo a Colonia Palma,  
Artigas, Uruguay.  
30°32'19,2 S – 057°48'34,5 W



04 de diciembre de 2024



República Oriental del Uruguay

## ADVERTENCIA

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil forma parte del esfuerzo nacional a favor de la seguridad operacional de la comunidad aeronáutica civil; su existencia está determinada por la Ley N° 18.619, reglamentada por el decreto 160/013 de Presidencia de la República Oriental del Uruguay.

El presente Informe es un documento técnico, que surge de una investigación de carácter exclusivamente técnico, y el mismo refleja el punto de vista de la J.I.A.I.A.C., en relación con las circunstancias en que se produjo el accidente objeto de la investigación, con sus causas y con sus consecuencias.

De conformidad a lo señalado en las Normas y Métodos Recomendados Internacionales – Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación”, el único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros sucesos que posean esa categorización.

El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad alguna.

Los resultados de esta investigación no aportan directamente, condicionan o prejuzgan los de cualquier investigación paralela donde se busque determinar responsables o culpables de algún tipo; así como no determinan derechos o responsabilidades de los implicados en el suceso.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba tipo judicial, conocido como cadena de custodia.

J.I.A.I.A.C.:

Gerardo Grasso 2593. CP: 11600

Montevideo - Uruguay

Telefax: +598 2 6014851- e-mail: [jjaiac@mdn.gub.uy](mailto:jjaiac@mdn.gub.uy)



## ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| Advertencia   | 1  |
| Índice  | 2  |
| Sinopsis  | 3  |
| 1. Información Factual  | 3  |
| 1.1 Reseña del vuelo  | 3  |
| 1.2 Lesiones a personas                                       | 5  |
| 1.3 Daños sufridos por la aeronave                            | 5  |
| 1.4 Otros daños   | 5  |
| 1.5 Información sobre el personal                             | 6  |
| 1.6 Información sobre la aeronave                             | 7  |
| 1.7 Información meteorológica                                 | 10 |
| 1.8 Ayudas a la navegación                                    | 11 |
| 1.9 Comunicaciones  | 11 |
| 1.10 Información de aeródromo                                 | 11 |
| 1.11 Registrador de vuelo                                     | 12 |
| 1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto | 13 |
| 1.13 Información médica y patológica                          | 15 |
| 1.14 Incendio   | 16 |
| 1.15 Supervivencia  | 16 |
| 1.16 Ensayos e investigaciones                                | 16 |
| 1.17 Información sobre organización y gestión                 | 16 |
| 1.18 Información adicional                                    | 16 |
| 1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces            | 17 |
| 2. Análisis   | 17 |
| 2.1 Factor Material   | 17 |
| 2.2 Factor Medio Ambiente                                     | 17 |
| 2.3 Factor Operacional  | 18 |
| 2.4 Factor Humano   | 18 |
| 3. Conclusiones   | 18 |
| 3.1 Probable cadena de eventos que llevaron al suceso         | 18 |
| 4. Recomendaciones sobre seguridad                            | 19 |
| Anexo I. Abreviaturas   | 20 |



## ACCIDENTE DE AERONAVE DE TRABAJO AGRÍCOLA.

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>MATRICULA:</b>  | CX-BAZ-R                                  |
| <b>FABRICANTE:</b> | Piper Aircraft Inc.                       |
| <b>MODELO:</b>     | PA25-235                                  |
| <b>PESO MAXIMO</b> | 1315 kgs - 2900lbs                        |
| <b>EXPLOTADOR:</b> | Uruguayo                                  |
| <b>LUGAR:</b>      | Próximo a Colonia Palma, Artigas, Uruguay |
| <b>FECHA:</b>      | 04/12/2024                                |
| <b>HORA:</b>       | 16:30 hs                                  |

Nota: las horas son aproximadas y están expresadas en hora Oficial Uruguay (UTC -3), a menos que se indique lo contrario.

La notificación se realizó vía telefónica al director de la JIAIAC.

La JIAIAC tomó a su cargo la investigación del suceso de conformidad con lo establecido en el Artículo N° 92 de la Ley N° 14.305 Código Aeronáutico Uruguayo, y el Decreto 160/13 Reglamentario de la JIAIAC. Así mismo, tendrá a su cargo la divulgación del informe de la investigación.

Se realizó la notificación, acorde al Anexo 13 de la OACI, al Estado de fabricación y diseño, Estados Unidos de Norteamérica, al propietario del certificado tipo, la República Argentina, y al SSP de la DINACIA.

### Sinopsis

La aeronave se encontraba realizando trabajos agrícolas de aplicación de urea en chacras arroceras.

Luego de despegar y volar aproximadamente 1800 metros, la aeronave impactó contra el terreno, incendiándose completamente.

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios.

Hubo fuego posterior al impacto.

El piloto sufrió quemaduras graves.

## 1. INFORMACIÓN FACTUAL

### 1.1 Reseña del vuelo.

La aeronave se encontraba realizando tareas de aero aplicación.

El trabajo de aplicación de urea sobre plantío de arroz, en una chacra de 350 hectáreas de superficie, comenzó próximo a las 11:00 horas.



La aeronave realizó varias pasadas de aplicación de producto y varios aterrizajes, con sus correspondientes reabastecimientos de combustible y fertilizante en la tolva, todo esto sin novedad.

Próximo a las 16.10 horas, con la aeronave detenida en la cabecera de la pista de operaciones eventual, fue abastecida de 50 litros de combustible con dos bidones de 25 litros cada uno, por parte del personal de apoyo en tierra, para luego realizar dos vuelos con sus respectivos reabastecimientos de urea.

Próximo a las 16:28 horas, tras reabastecer 400 kgs de urea en la tolva y sin reabastecer combustible, realizó el despegue en dirección noreste y tras volar más de 1500 metros, realizó un viraje por derecha para alinearse con las chacras en las que debía continuar aplicando según lo programado.

Se desconoce la altitud, velocidad y coordinación del viraje.

Casi en el final del viraje, la aeronave se precipitó contra el terreno, impactando primariamente su tren de aterrizaje y su equipo de dispersión de sólido contra un terraplén allí existente, arrastrándose sobre la superficie por 16 metros aproximadamente, deteniéndose invertida, con su tren de aterrizaje hacia arriba. Es de destacar que el proceso de impacto contra el terreno se realizó con las alas niveladas.

Luego del impacto y producto de este, la aeronave comenzó a incendiarse, y el piloto debió atravesar las llamas para poder salir de la aeronave, la cual se encontraba deformada dificultando la evacuación.

El equipo de apoyo en tierra, al ver la situación desde la cabecera de pista, donde había despegado recientemente el avión, concurrió con apremio, encontrando al piloto caminando en las cercanías del incendio y presentando heridas y quemaduras importantes.

La aeronave se incendió completamente luego del impacto.

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios con lesiones graves y, al final de la confección del presente informe, no recuerda el accidente ni las horas anteriores al suceso.

El equipo de apoyo en tierra no constató irregularidades en el corto vuelo que realizó la aeronave hasta estrellarse contra el suelo.

El accidente ocurrió con luz solar y buenas condiciones meteorológicas.

Continúa en la página siguiente.





Imagen 1. Posición final de la aeronave.

### 1.2 Lesiones a personas.

| LESIONES     | TRIPULACIÓN | PASAJEROS | TOTAL    | OTROS    |
|--------------|-------------|-----------|----------|----------|
| Mortales     | -           | -         | -        | -        |
| Graves       | 1           | -         | 1        | -        |
| Leves        | -           | -         | -        | -        |
| Ninguna      | -           | -         | -        | -        |
| <b>TOTAL</b> | <b>1</b>    | <b>-</b>  | <b>1</b> | <b>-</b> |

El piloto sufrió quemaduras de 2do y 3er grado afectando el 46% de su cuerpo, permaneciendo internado en un hospital durante los siguientes 6 meses al accidente. El piloto no recuerda nada desde la mañana del día del suceso.

### 1.3 Daños sufridos por la aeronave.

La aeronave resultó destruida por el fuego.

### 1.4 Otros daños.

La chacra donde se accidentó la aeronave, se vio afectada por sobre concentración de Urea, así como por el incendio del avión.

También se dañó un alambrado delimitador de campo, allí existente.

En el lugar se derramaron fluidos de la aeronave, fertilizante contenido en la tolva, y restos de fibra y tela incendiados.





Imagen 2. Alambrado dañado tras el impacto.  
 Imagen 3. Sobre concentración de urea en terreno.



Imagen 4. Restos de la parte frontal de la aeronave.

## 1.5 Información sobre el personal.

### 1.5.1 Piloto al mando.

|  |  |
|--|--|
| <b>Sexo</b>  | Masculino  |
| <b>Nacionalidad</b>  | Uruguayo   |
| <b>Fecha de nacimiento</b>                                 | 14/04/1980   |
| <b>Licencia</b>  | Comercial  |
| <b>Habilitaciones</b>                                      | Monomotores terrestres hasta 5700kg, piloto aeroplacador |
| <b>Tipos de aeronave voladas</b>                           | PA25, Cessna 172   |
| <b>Horas totales</b>                                       | 1236   |
| <b>Horas en el tipo aeronave</b>                           | 106  |
| <b>Horas totales en los últimos 90 días</b>                | 48:40  |
| <b>Horas en los últimos 90 días en el tipo de aeronave</b> | 38:10  |



|   |                    |
|---|--------------------|
| <b>Horas totales en los últimos 7 días</b>                  | 09:40              |
| <b>Horas en los últimos 7 días en el tipo de aeronave</b>   | 09:40              |
| <b>Horas totales en las últimas 24 horas</b>                | 01:50              |
| <b>Horas en las últimas 24 horas en el tipo de aeronave</b> | 01:50              |
| <b>Vencimiento certificado médico</b>                       | 31/10/2025 Clase 1 |

### 1.5.2 Documentación del piloto.

|                                |         |
|--------------------------------|---------|
| <b>Certificado psicofísico</b> | vigente |
| <b>Libro de vuelo</b>          | vigente |

La JIAIAC no posee registro de anteriores sucesos en los que el piloto haya podido estar involucrado.

### 1.6 Información sobre la aeronave.

El Piper PA-25-235 Pawnee es un avión agrícola monomotor diseñado principalmente para trabajos de fumigación, fertilización y siembra.

Tiene tren de aterrizaje convencional fijo, con un motor delantero de 6 cilindros, ligado directamente a una hélice metálica, bipala, de paso fijo.

El CX-BAZ-R tenía un motor fabricado por Lycoming Engines modelo O-540A1D5 con 7311 horas, ligado directamente a una hélice marca McCauley modelo 1A200.

Según el POH de la aeronave, su peso vacío era de 1684lbs-764kgs y su peso máximo al despegue era de 2900 lbs-1315 kgs.

La aeronave utilizaba combustible 80/87 octanos, y su consumo, al 75% de potencia y con mezcla rica, era de 16 galones por hora de vuelo, en cualquiera de sus configuraciones de trabajo agrícola.

Continúa en la página siguiente.



## 1.6.1 Aeronave.

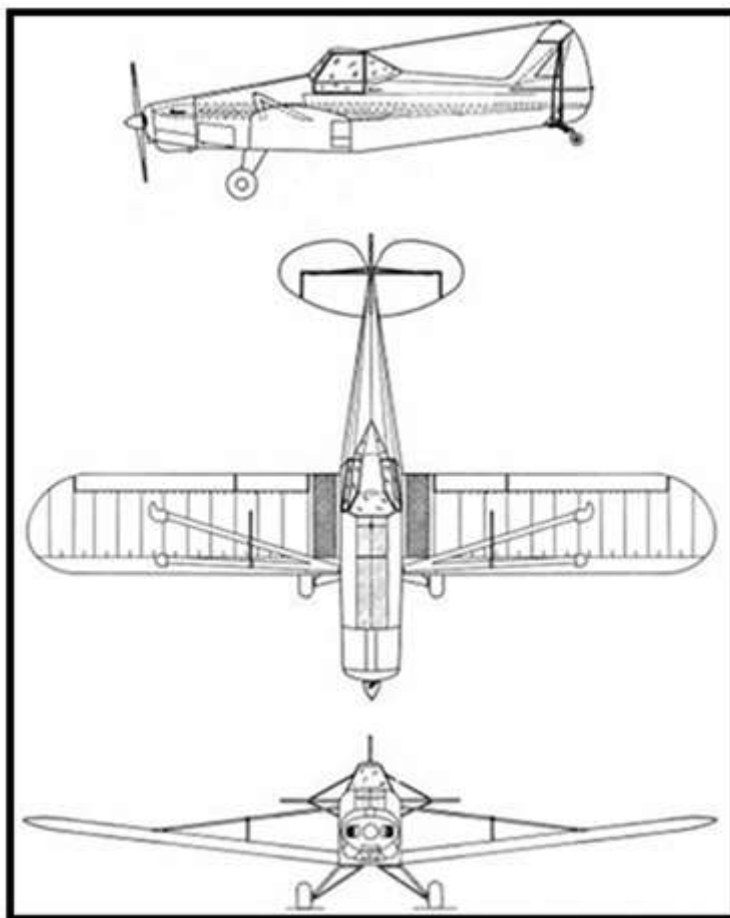


Imagen 5. Esquema de la aeronave.

|   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| <b>Fabricante</b>                       | Piper Aircraft                    |
| <b>Modelo</b>                           | PA25-235 "Pawnee"                 |
| <b>Matrícula</b>                        | CX-BAZ-R                          |
| <b>Número de Serie</b>                  | 25-2155                           |
| <b>Fecha de fabricación</b>             | 1962                              |
| <b>Certificado de Aeronavegabilidad</b> | Especial                          |
| <b>Certificado de Matrícula</b>         | Expedido el 24 de Octubre de 2004 |
| <b>Categoría</b>                        | Restringido                       |
| <b>Tipo de tren</b>                     | Convencional                      |
| <b>Propietario</b>                      | Privado, Uruguayo                 |
| <b>Explotador</b>                       | Privado, Uruguayo                 |
| <b>T.D.N.</b>                           | 3702.4 hs                         |
| <b>T.D.U.I.</b>                         | 48 hs                             |



### 1.6.2 Historial de la aeronave.

El 11 de enero de 2013, esta aeronave se encontraba realizando un trabajo de aero aplicación de urea cuando sufrió una pérdida de potencia en su motor, por lo cual realizó un aterrizaje sobre el espejo de agua de un embalse.

El piloto logró salir ileso de la aeronave, momentos antes de que esta se hundiera totalmente en el agua.

No hubo fuego y la aeronave resulto con daños importantes.

El accidente se produjo de día, próximo a la hora 09:15.

|                    | <b>PLANTA MOTRIZ</b> | <b>HELICE</b>        |
|--------------------|----------------------|----------------------|
| <b>Fabricante</b>  | Lycoming Engines     | Mc Cauley Propellers |
| <b>Modelo</b>      | O-540A1D5            | 1A200                |
| <b>Nº de Serie</b> | L-3974-40            | 102964               |
| <b>T.D.N.</b>      | 7359:40              | Desconocido          |
| <b>T.D.U.I.</b>    | 48:40                | 48                   |

### 1.6.3 Documentación de la aeronave.

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Certificado de aeronavegabilidad</b> | vigente        |
| <b>Certificado de matrícula</b>         | vigente        |
| <b>Libro de aeronave</b>                | desactualizado |
| <b>Libro de motor</b>                   | desactualizado |
| <b>Libro de hélice</b>                  | desactualizado |
| <b>Póliza de seguro</b>                 | vigente        |

El día 05/11/2024, de acuerdo con los registros presentes en el libro de aeronave, se le realizó una inspección de 50,100,500,1000 horas y también inspección anual, en cumplimiento con MM/LAVIASA 2018 y el programa de mantenimiento del operador.

Según la planilla de control interno del propietario de la aeronave, faltan 48:40 horas de vuelo por registrar en libro de aeronave y motor y hélice, correspondiente a operaciones realizadas entre noviembre y diciembre de 2024.

Continúa en la página siguiente.



1.6.4 Sistemas y equipos de la aeronave.

| WEIGHTS             | Sprayer | Duster | Sprayer | Duster |
|---------------------|---------|--------|---------|--------|
| Gross Weight (lbs.) | 2900    | 2900   | 2900    | 2900   |
| Empty Weight (lbs.) | 1523    | 1514   | 1540    | 1531   |
| USEFUL LOAD (lbs.)  | 1377    | 1386   | 1350    | 1369   |
| Hopper Load (lbs.)  | 1200    | 1200   | 1200    | 1200   |

| FUEL AND OIL  | Sprayer | Duster |
|---|---------|--------|
| Fuel Capacity (gal)<br>(Fuel tank with liner, See Figure 2, page 9) | 38      | 38     |
| Oil Capacity (qts.)   | 12      | 12     |

Imagen 6. Tabla de pesos contenida en el POH original de la aeronave.

Cálculo de pesos aproximados al momento del accidente:

|                     | Libras      | Kilogramos  |
|---------------------|-------------|-------------|
| Peso aeronave vacía | 1531        | 694         |
| Peso piloto         | 177         | 80          |
| Peso combustible    | 80          | 36          |
| Peso fertilizante   | 882         | 400         |
| <b>Peso Total</b>   | <b>2662</b> | <b>1207</b> |

Según el POH de la aeronave, el peso máximo de despegue asciende a 2900 libras o 1315,4 kg.

De los cálculos de la anterior tabla, se desprende que la aeronave estaba operando dentro de las limitaciones previstas por el fabricante.

1.7 Información meteorológica.

No se genera información meteorológica en el lugar del suceso; los datos más cercanos obtenidos son los presentados a continuación.

METAR SARL 042000Z 08007KT CAVOK 27/15 Q1011

METAR SARL 041900Z 09008KT CAVOK 27/15 Q1011

El Aeropuerto Internacional de Paso de los Libres se encuentra a 111 kms al noreste del lugar del suceso.

METAR SAAR 041900Z 36011KT 310V030 CAVOK 29/08 Q101

METAR SAAR 042000Z 01009KT CAVOK 29/09 Q1009

El Aeropuerto Internacional Rosario "Islas Malvinas" se encuentra a 387 kms al suroeste del lugar del suceso.

METAR SURV 042100Z 15004KT CAVOK 24/08 Q1012

El Aeropuerto binacional de Rivera se encuentra a 231 kms al sureste del lugar del suceso.



METAR SUSO 041900Z 02005KT CAVOK 27/12 Q1012

METAR SUSO 042000Z 02004KT 340V120 CAVOK 27/12 Q1011

El Aeropuerto Internacional de Salto “Nueva Hespérides” se encuentra a 95 kms al sur del lugar del suceso.

METAR SARC 041900Z 16010KT 120V190 CAVOK 29/14 Q1009

METAR SARC 042000Z 16011KT CAVOK 29/13 Q1008

El Aeropuerto Internacional “Doctor Fernando Piragine Niveyro” se encuentra a 355 kms al noroeste del lugar del suceso.

La aeronave realizaba despegues con rumbo 110° y tras elevarse realizaba un viraje por derecha hasta alinearse con la zona de aplicación que se encontraba paralela a la pista de operación eventual.

Los despegues se realizaban con viento frontal y al virar, el viento incidía en el lateral izquierdo de la misma, según las declaraciones del equipo de apoyo en tierra.

### **1.8 Ayudas a la navegación.**

No aplicable debido al tipo de operación que se realizaba.

### **1.9 Comunicaciones.**

No se realizaron comunicaciones en el vuelo que se estaba desarrollando.

Las comunicaciones telefónicas de emergencia post impacto las realizó el equipo de apoyo en tierra a la Policía Nacional, quien coordinó la presencia de la asistencia médica.

### **1.10 Información del aeródromo.**

La aeronave había operado con anterioridad en esa área eventual de operaciones y el lugar del accidente distaba 1500 metros de ella.

Esta área eventual de operaciones tenía 977 metros de largo por 30 de ancho aproximadamente, formada por tierra compactada y con una orientación magnética de 110-290 grados.

Continúa en la página siguiente.





Imagen 7. Pista de operaciones y dirección de despegue en amarillo, área de trabajo marcada en rojo.



Imagen 8. Pista de operación eventual. La flecha roja indica la dirección de despegue, la marca amarilla indica el lugar aproximado del accidente.

### 1.11 Registradores de vuelo.

Acorde al tipo de aeronave y operación que se realizaba, no se requería la presencia de estos dispositivos, según las reglamentaciones en vigencia.

No se utilizaron los datos del GPS agrícola instalado en la aeronave debido a que el mismo fue consumido por el fuego posterior al impacto.



### 1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.



Imagen 9. Dirección y recorrido de la aeronave desde el despegue hasta el lugar del impacto.



Imagen 10. Equipo de dispersión desprendido de la aeronave en el primer punto de impacto contra el terreno.



Imagen 11. Primer punto de impacto contra el terreno, constituido por una acumulación de tierra cubierta por pasto natural.



Imagen 12. Vista desde el primer punto de impacto, donde puede verse el arrastre sobre el suelo y los restos quemados por el fuego en la posición final.





Imagen 13. Vista aérea, donde puede verse el primer impacto contra el terreno al final de la flecha indicando la dirección probable de aproximación al suelo.

La posición final de la aeronave contenía la mayor parte de los componentes de la misma.

El equipo de dispersión se encontró sumergido en el agua 17 metros detrás en la trayectoria de la aeronave, en el primer punto de impacto contra el terreno.

El ala izquierda se desprendió de la aeronave, quedando ubicada junto al fuselaje, unida a este por los cables de los comandos de vuelo.

Debido a que los restos fueron consumidos por el fuego prácticamente en su totalidad, no se pudieron confirmar los números de serie de aeronave, motor y hélice.

No se encontraron restos desprendidos previo al impacto con el suelo, desde su despegue en la pista eventual, incluyendo el recorrido del corto vuelo que realizó.

No se encontraron restos que indicasen una colisión en vuelo con fauna de algún tipo.

### **1.13 Información médica y patológica.**

La certificación médica del piloto se encontraba vigente.

El piloto manifestó no recordar el accidente ni las horas anteriores al mismo

Aproximadamente la mitad del cuerpo del piloto sufrió quemaduras y debió someterse a varias cirugías para ser dado de alta medio año después.



### **1.14 Incendio.**

La aeronave fue consumida por el fuego.

Este fuego se inició sobre ella por causas desconocidas, pero la suma del combustible derramado, el calor del motor y la fractura múltiple que sufrió el sistema eléctrico de la aeronave se entienden como precursores.

La aeronave se encontraba estrellada sobre vegetación rala, verde y húmeda; el fuego no se extendió más allá de tres metros desde los restos de la aeronave y se extinguió sin intervención externa.

### **1.15 Supervivencia.**

El accidente dio lugar a la supervivencia.

El piloto usaba casco, el cual fue encontrado entre los restos de la aeronave.

El equipo de apoyo en tierra se encontraba posicionado junto a la cabecera de la pista eventual utilizada, y cuando divisaron el incendio generado por el accidente, concurren inmediatamente al rescate.

La estructura de caño de la aeronave se vio deformada por la violencia del impacto contra el terreno, incluyendo deformaciones en el área de la cabina de pilotaje. La aeronave quedó posicionada invertida y apoyada sobre un terreno prácticamente plano.

El piloto, con la aeronave detenida, se desprendió de su sistema de sujeción, del casco, y logró evacuar los restos arrastrándose por un pequeño hueco formado por los caños retorcidos y el suelo, mientras su cuerpo era dañado por el fuego.

El equipo de apoyo en tierra acercó al piloto herido a la unidad de emergencia móvil que se dirigía hacia el sitio del accidente.

### **1.16 Ensayos e investigaciones.**

No se realizaron más que las anteriormente mencionadas.

### **1.17 Información sobre organización y gestión.**

El propietario de la aeronave brindaba servicios de aero aplicación.

El piloto volando era empleado por el propietario de la aeronave y era el único empleado que volaba la aeronave accidentada.

La empresa de aero aplicación había realizado reiterados trabajos sobre la zona del accidente, utilizando aeronave y piloto accidentados.

Como es común en el rubro, piloto y equipo de apoyo en tierra fueron notificados telefónicamente el día anterior del trabajo a realizar, y la preparación fue normal.

### **1.18 Información adicional.**

No existe otra más que la presentada anteriormente.



### 1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces.

No se aplicaron otras más que las mencionadas con anterioridad.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 Factor Material.

La aeronave accidentada tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y los registros de mantenimiento se enviaron incompletos a la JIAIAC, con un mes de información no actualizada.

No se encontraron evidencias de fallas en la aeronave, mientras se encontraba volando, previas al momento del accidente.

No se encontraron evidencias de inconsistencias en el mantenimiento de la aeronave.

La aeronave fue utilizada, en reiteradas oportunidades, por el piloto accidentado en los días previos al suceso, sin reportar novedades de importancia.

No se encontraron restos desprendidos previo al impacto con el suelo, desde su despegue en la pista eventual, incluyendo el recorrido del corto vuelo que realizó.

Considerando que la aeronave fue consumida por el fuego y que sufrió un importante impacto contra el terreno, se entiende que sus comandos de vuelo no presentaban irregularidades.

El equipo de apoyo en tierra no constató problemas en la aeronave, ni durante el día, en los vuelos previos al que finalizó en accidente, ni en el corto vuelo que la aeronave realizó, antes de estrellarse contra el suelo.

El piloto no recuerda el suceso o las horas previas al mismo.

No se pudo determinar si este factor tuvo incidencia en el accidente.

### 2.2 Factor Medio Ambiente.

El área eventual de operación utilizada era conocida por el piloto y la había utilizado el mismo día, en anteriores vuelos de aplicación.

La aeronave realizó, sin inconvenientes, varias horas de vuelo en la misma tarea, antes de sufrir el accidente.

El despegue anterior, realizado minutos antes del accidente, sucedió sin inconvenientes, y en las mismas condiciones que el despegue que finalizó en accidente.

Las condiciones atmosféricas eran favorables para el tipo de operación que se encontraba realizando.

No se encontraron restos que indicasen una colisión en vuelo con fauna de algún tipo.

No se pudo determinar si este factor tuvo incidencia en el accidente.



### **2.3 Factor Operacional.**

La aeronave era utilizada para aero aplicación, por el piloto accidentado, regularmente y sin inconvenientes, como parte de una empresa del ramo.

No se determinaron irregularidades en las operaciones que se realizaban, tanto como práctica comercial regular, como durante el día del suceso.

Se entiende que la aeronave era utilizada de acuerdo a lo establecido por el fabricante.

No se pudo determinar si este factor tuvo incidencia en el accidente.

### **2.4 Factor Humano.**

El piloto se encontraba calificado y habilitado para la operación que realizaba.

Su certificado médico se encontraba vigente y no se encontraron evidencias indicando la degradación del estado psicofísico del piloto, durante la operación aérea que finalizó en accidente.

El área eventual de operación utilizada era conocida por el piloto y la había utilizado el mismo día, en reiteradas oportunidades; en las mismas condiciones estaba el área de trabajo.

Los despegues anteriores, realizados minutos antes, sucedieron sin novedad, y en las mismas condiciones que el despegue que finalizó en accidente.

Previo al accidente, ese mismo día, había realizado varias horas del mismo trabajo aéreo.

El piloto no recuerda el suceso o las horas previas al mismo.

No se pudo determinar si este factor no tuvo incidencia en el accidente.

## **3. CONCLUSIONES**

### **3.1 Probable cadena de eventos que llevaron al suceso.**

Piloto y aeronave realizaron trabajo de aero aplicación por varias horas previo al accidente.

La aeronave se encontraba realizando trabajo de aplicación de urea sobre una chacra.

La aeronave, instantes después de despegar y virar por derecha para continuar aplicando, se precipitó al suelo, se estrelló y se incendió.

El piloto no recuerda el suceso o las horas previas al mismo.



#### 4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No fue posible determinar recomendación de seguridad alguna.

J.I.A.I.A.C.  
OCTUBRE 2025



**ANEXO 1****ABREVIATURAS**

|         |  |
|---------|--|
| CAVOK   | Nubosidad y visibilidad OK, en clave METAR                         |
| DINACIA | Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica |
| GPS     | Sistema mundial de posicionamiento                                 |
| hs      | Hora(s)  |
| JIAIAC  | Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil   |
| kg      | Kilogramo(s)   |
| kt      | Nudo(s)  |
| lb      | libra(s)   |
| METAR   | Reporte meteorológico de aeródromo                                 |
| Nº      | Número   |
| OACI    | Organización de Aviación Civil Internacional                       |
| POH     | Manual de operaciones del piloto                                   |
| SAAR    | Aeropuerto internacional de Rosario, Argentina                     |
| SARC    | Aeropuerto internacional de Corrientes, Argentina                  |
| SARL    | Aeropuerto internacional de Paso de los Libres, Argentina          |
| SSP     | Programa estatal de seguridad operacional                          |
| SUSO    | Aeropuerto internacional Nueva Hespérides – Salto                  |
| SURV    | Aeropuerto internacional de Rivera.                                |
| UTC     | Tiempo universal coordinado  |

