Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

INFORME FINAL

Suceso Nº 669

CX-BXJ

ACCIDENTE DE AERONAVE AGRICOLA



Cessna Aircraft Co. - A188B

Próximo a Lascano.
Rocha, Uruguay.
33°31´56”S – 53°54´19”W

23 de diciembre de 2025

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 Nº 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.
✉: 11600
🗺: Montevideo - Uruguay

📞: +598 2 6014851 / +598 2 26040408 Int.5146
📧: jiaiac@mdn.gub.uy
🌎: www.jiaiac.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 9
1.8 Ayudas a la navegación 10
1.9 Comunicaciones 10
1.10 Información de aeródromo 11
1.11 Registrador de vuelo 12
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto 12
1.13 Información médica y patológica 17
1.14 Incendio 17
1.15 Supervivencia 17
1.16 Ensayos e investigaciones 17
1.17 Información sobre organización y gestión 17
1.18 Información adicional 18
1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces 18
2. Análisis 18
2.1 Factor Medio Ambiente 18
2.2 Factor Material 18
2.3 Factor Operacional 19
2.4 Factor Humano 19
3. Conclusiones 19
3.1 Probable cadena de eventos que llevaron al suceso 19
4. Recomendaciones sobre seguridad 20
Anexo I. Abreviaturas 21

ACCIDENTE DE AERONAVE AGRICOLA.

MATRICULA:	CX-BXJ
FABRICANTE:	Textron Aviation Inc.
MODELO:	A188B
PESO MAXIMO	1909 Kg. - 4200 lbs
EXPLOTADOR:	Uruguayo
LUGAR:	Próximo a Lascano, Rocha, Uruguay
FECHA:	23/12/2025
HORA:	10:20

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

La notificación la realizó telefónicamente el propietario de la aeronave instantes después del suceso, a una línea celular dedicada 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 Nº 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 (NTSB), Estados Unidos de Norteamérica y al SSP de la DINACIA.

Sinopsis

La aeronave se encontraba realizando tareas de aeroaplicación de fertilizante solido en chacras con plantación de arroz, próximo a Lascano, departamento de Rocha.

Luego de finalizar la aplicación de producto, ya por fuera del campo de trabajo, la aeronave impacto tres veces el terreno, volando en línea recta, hasta detenerse completamente.

El piloto abandono la aeronave ileso y por sus propios medios.

No hubo fuego en el accidente.

El accidente ocurrió con luz solar.

El piloto se había retirado del sitio, cuando la JIAIAC se hizo presente, horas después del suceso.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Reseña del vuelo.

El 23 de diciembre del 2025 a las 04:30hs, el piloto llegó a la base operativa del explotador/propietario del avión, ubicada a 3 kilómetros al noreste de la ciudad de Lascano, donde se encontraba el avión matrícula CX-BXJ.

Minutos antes de las 05:00 horas abordó la aeronave y voló 29 kilómetros lineales hacia la zona de chacras arroceras, aterrizando en una pista eventual de operaciones desde donde comenzaría el trabajo programado del día.

El piloto era el único en realizar vuelos en esta aeronave, habiendo operado en la zona anteriormente.

Allí, el equipo de apoyo en tierra colocó fertilizante sólido y combustible en el avión, y próximo a las 05:20 horas, comenzaron los trabajos de aeroaplicación en el campo de un cliente habitual tanto para el piloto como para la empresa explotadora.

El trabajo del día consistía en aplicar 17 bolsones de 500 kg de urea en chacras arroceras, y finalizada la jornada, el piloto debía dejar la aeronave en la base operativa nuevamente.

Al finalizar la jornada de trabajo, el piloto conjuntamente con su familia, realizarían la mudanza de su domicilio, desde la ciudad de Rocha hacia la localidad de Tomás Gomensoro, departamento de Artigas. La familia esperaba pasar los días festivos de fin de año en esa ciudad.

Según declaraciones de personal cercano a la operación, esta situación podría haber generado una sobrecarga de tareas y desvió de concentración.

Las tareas de aplicación transcurrieron normalmente durante la mañana, excepto una interrupción entre las 08:00 y 08:50 horas, producto de la niebla presente en el lugar, la cual impedía operar en el área.

A las 10:20 horas la aeronave volaba paralelo a los cables de alta tensión linderos a la ruta nacional número 15, con dirección noroeste, y con una altura superior a la de las palmeras allí existentes.

Luego de finalizar la aplicación sobre esta chacra y tras seguir en su trayectoria de vuelo 134 metros más allá de los límites de aplicación, la aeronave impactó con su tren de aterrizaje principal contra el borde de un camino vecinal ubicado perpendicular a su trayectoria.

Tras sobrevolar el camino vecinal, 29 metros después impacta nuevamente contra el terreno, en este caso contra un terraplén de tierra, donde pierde parte del equipo de dispersión y su tren principal izquierdo, quedando estos restos a 15 metros aproximadamente.

La aeronave continuó volando en línea recta, aproximadamente 317 metros después, donde vuelve a impactar contra otro terraplén de tierra, desprendiendo allí el resto del equipo de dispersión que seguía ligado a la aeronave. El terreno entre el segundo y el tercer golpe era llano y libre de obstáculos.

Luego de sobrevolar un cauce de agua, 34 metros después del tercer impacto contra el terreno, la aeronave se detiene completamente, ubicándose perpendicular a la trayectoria que traía, 554 metros después del límite del campo donde se encontraba aplicando urea.

El piloto descendió de la aeronave ileso y por sus propios medios.

No hubo fuego durante el accidente, ni posterior a este.

La meteorología era adecuada para el tipo de trabajo que se realizaba.

Existía luz solar y buena visibilidad al momento del accidente.

En el momento que el propietario de la aeronave realiza la notificación del accidente a la JIAIAC, se le solicitó que el piloto se encuentre en el sitio del suceso al

arribo de los investigadores, lo cual fue también solicitado telefónicamente al mismo piloto.

Al arribo del equipo de investigación al sitio del accidente el piloto no se encontraba presente en el lugar.



Imagen 1. Posición final de la aeronave.

1.2 Lesiones a personas.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	TOTAL	OTROS
Mortales	-	-	-	-
Graves	-	-	-	-
Leves	-	-	-	-
Ninguna	1	-	1	-
TOTAL	**1**	**-**	**1**	**-**

1.3 Daños sufridos por la aeronave.

La aeronave sufrió daños sustanciales.

Se desprendió completamente el tren principal izquierdo y su tren de cola.

El dispersor de solido fue desprendido de la aeronave y dañado por impacto; también la bomba de aplicación de producto fue desprendida de la aeronave por impacto.

El ala izquierda sufrió desplazamiento hacia atrás, desprendiéndose parcialmente.

Las 3 palas de hélice fueron dañadas por impacto.

La ventana lateral derecha de la cabina se encontró quebrada.

1.4 Otros daños.

En los puntos del terreno donde impactó el avión, se encontraron leves concentraciones de urea conjuntamente con fragmentos de aeronave.

Debajo de la aeronave, en su posición final se encontró una cantidad aproximada de 50 kilos de fertilizante sólido.



Imagen 2. Fertilizante debajo de la aeronave.

1.5 Información sobre el personal.

1.5.1 Piloto al mando.

Sexo	Masculino
Nacionalidad	Uruguayo
Fecha de nacimiento	14/07/1983
Licencia	Comercial
Habilitaciones	Monomotor terrestre hasta 5700kg - Aeroaplicador
Tipos de aeronave voladas	C150,C172,C177,C188,C210,PA-18, PA-25, PA-36, AT-402
Horas totales	3105,2
Horas en el tipo aeronave	961,5
Horas totales en los últimos 90 días	143,9
Horas en los últimos 90 días en el tipo de aeronave	135,6
Horas totales en los últimos 7 días	34,3
Horas en los últimos 7 días en el tipo de aeronave	34,3
Horas totales en las últimas 24 horas	8,5
Horas en las últimos 24 horas en el tipo de aeronave	8,5
Vencimiento certificado médico	31/05/2026 Clase 1

1.5.2 Documentación del piloto.

Certificado psicofísico	Vigente
Libro de vuelo	Completo y actualizado

La JIAIAC no posee registros de sucesos anteriores en los que el piloto haya estado involucrado.

1.6 Información sobre la aeronave.

El Cessna 188 es un avión de aeroaplicación monoplaza de ala baja, semi-cantilever y motor a pistón de 6 cilindros opuestos, enfriado por aire; presentado en el mercado en el año 1972, montaba un motor Continental IO-520-D capaz de entregar una potencia nominal de 300HP, acoplado a una hélice metálica tripala de paso variable.

El CX-BXJ tenía instalada al momento del accidente una hélice Hartzell tripala metálica de paso variable según el STC SA00470AT.

Fue overhauleado 3 meses antes del accidente, a los efectos de cumplir los trabajos de la zafra que el explotador realizaba anualmente en la fecha del suceso.

El día previo al accidente, con el piloto accidentado presente en la cabina de la aeronave chequeando los instrumentos, en las instalaciones del propietario, una OMA realizó una puesta a punto del avión, quedando la misma en condiciones de vuelo.

El piloto manifestó quedar conforme con el rendimiento de la aeronave.

El día del suceso y previo al accidente, la aeronave trabajó 5 horas aproximadamente, sin presentar inconvenientes.

1.6.1 Aeronave.

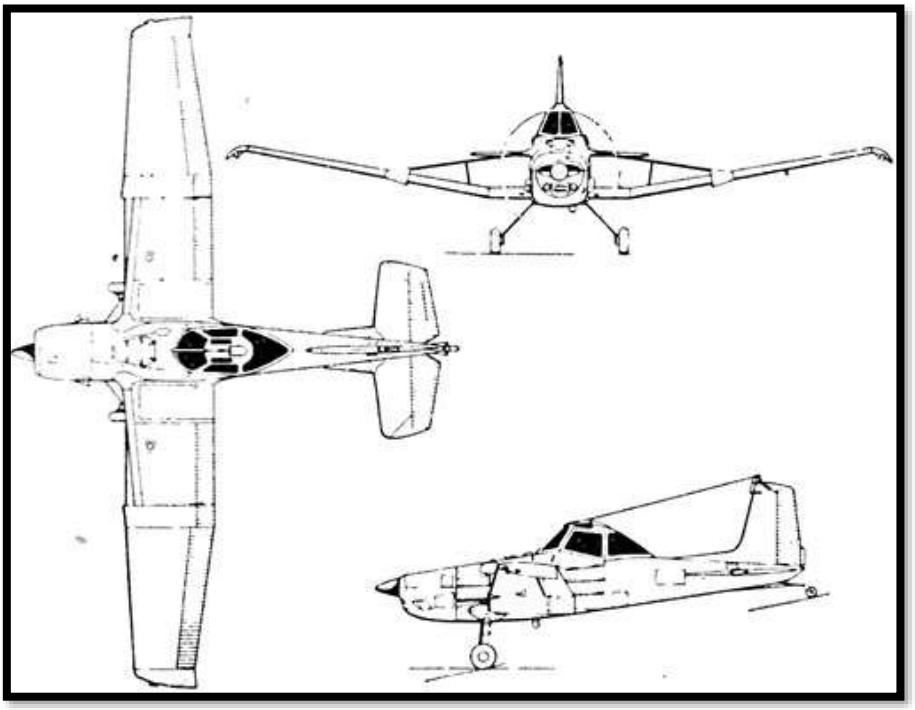


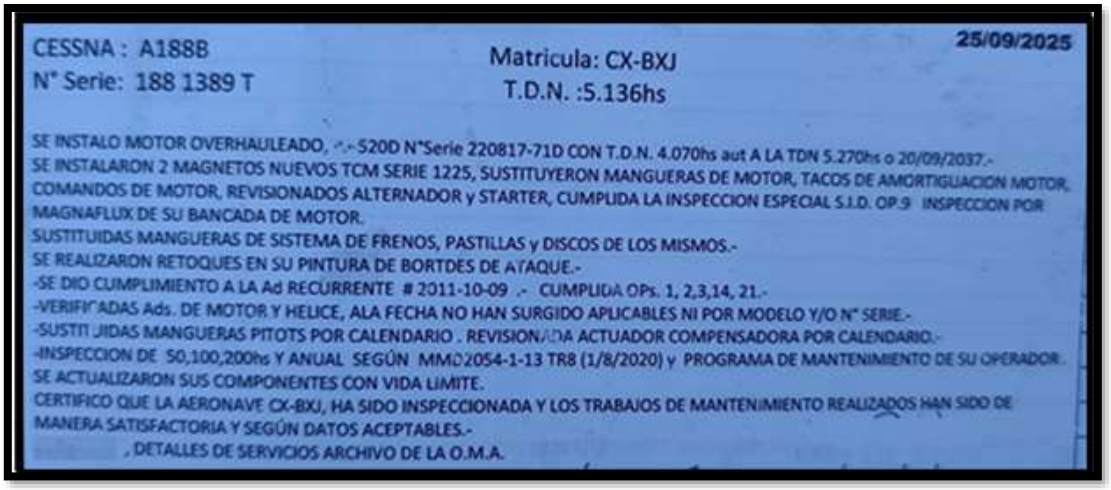
Imagen 3. Esquema de la aeronave.

Fabricante	Textron Aviation Inc.
Modelo	A188B
Matrícula	CX-BXJ
Número de Serie	188-01389T
Fecha de fabricación	1975
Certificado de Aeronavegabilidad	Especial, vence 05/02/2026
Certificado de Matrícula	Vigente, emitido 06/08/2024
Categoría	Restringido - Aero agrícola
Tipo de tren	Convencional fijo
Propietario	Privado, uruguayo.
Explotador	Privado, uruguayo.
T.D.N.	5222 hs
T.D.U.I.	86 hs

Al motor se le realizó un overhaul el 25/09/2025 con TDN 4070 hs y la aeronave en 5136 hs, donde también se realizó las inspecciones de 50,100,200 hs y anual.

Al momento del accidente el motor llegaba a 4156 hs de funcionamiento desde nuevo y 86 hs desde el overhaul.

El día antes del accidente, en las instalaciones del propietario y con el piloto accidentado ubicado en la cabina de pilotaje, se realizó un chequeo general en tierra del funcionamiento de los sistemas de la aeronave, por parte de una OMA, donde el piloto manifestó conformidad con el resultado.


CESSNA : A188B
N° Serie: 188 1389 T
Matricula: CX-BXJ
T.D.N. :5.136hs
25/09/2025

SE INSTALO MOTOR OVERHAULEADO, [illegible]-520D N°Serie 220817-71D CON T.D.N. 4.070hs aut A LA TDN 5.270hs o 20/09/2037.-
SE INSTALARON 2 MAGNETOS NUEVOS TCM SERIE 1225, SUSTITUYERON MANGUERAS DE MOTOR, TACOS DE AMORTIGUACION MOTOR, COMANDOS DE MOTOR, REVISIONADOS ALTERNADOR y STARTER, CUMPLIDA LA INSPECCION ESPECIAL S.I.D. OP.9 INSPECCION POR MAGNAFLUX DE SU BANCADA DE MOTOR.
SUSTITUIDAS MANGUERAS DE SISTEMA DE FRENOS, PASTILLAS y DISCOS DE LOS MISMOS.-
SE REALIZARON RETOQUES EN SU PINTURA DE BORTDES DE ATAQUE.-
-SE DIO CUMPLIMIENTO A LA Ad RECURRENTE # 2011-10-09 .- CUMPLIDA OPs. 1, 2,3,14, 21.-
-VERIFICADAS Ads. DE MOTOR Y HELICE, ALA FECHA NO HAN SURGIDO APLICABLES NI POR MODELO Y/O N° SERIE.-
-SUSTITUIDAS MANGUERAS PITOTS POR CALENDARIO . REVISIONADA ACTUADOR COMPENSADORA POR CALENDARIO.-
-INSPECCION DE 50,100,200hs Y ANUAL SEGÚN MM02054-1-13 TR8 (1/8/2020) y PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE SU OPERADOR
SE ACTUALIZARON SUS COMPONENTES CON VIDA LIMITE.
CERTIFICO QUE LA AERONAVE CX-BXJ, HA SIDO INSPECCIONADA Y LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO REALIZADOS HAN SIDO DE MANERA SATISFACTORIA Y SEGÚN DATOS ACEPTABLES.-
[illegible], DETALLES DE SERVICIOS ARCHIVO DE LA O.M.A.

Imagen 4. Información de Overhaul de motor del libro de aeronavegabilidad.

	PLANTA MOTRIZ	**HELICE**
Fabricante	Teledyne Continental	Hartzell Propellers
Modelo	IO-520-D	PHC-C3YF-1RF
Nº de Serie	2208717-71D	QG 1855 B
T.D.N.	4156 a diciembre 2025	1127 a diciembre 2025
T.D.U.I.	86	86

1.6.2 Documentación de la aeronave.

Certificado de aeronavegabilidad	Vigente
Certificado de matricula	Vigente
Libro de aeronave	Completo y actualizado
Libro de motor y hélice	Completo y actualizado
Póliza de seguro	Vigente

1.6.3 Sistemas y equipos de la aeronave.

El motor de la aeronave tenía 86 horas desde su overhaul cuando se accidentó.

Entrevistado días después del suceso, el propietario manifestó que no recibió notificaciones de inconvenientes con el motor, ni con sus superficies de vuelo, posterior al overhaul.

1.7 Información meteorológica.

Clave METAR disponibles más cercanos al sitio del suceso.

- SUMO – Aeropuerto Internacional de Cerro Largo.

SUMO 231200Z AUTO 13008KT 11/11 Q1022
SUMO 231300Z AUTO 12011KT 12/11 Q1022
SUMO 231400Z AUTO 13009KT 14/11 Q1022

Distancia lineal al lugar del suceso: 148 kilómetros.

- SULS – Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce.

SULS 231200Z VRB01KT 0100 FG NSC 09/08 Q1024
SULS 231320Z VRB02KT 9999 FEW005 BKN200 09/09 Q1024
SULS 231400Z 05004KT 010V080 9999 FEW013 BKN200 12/10 Q1024

Distancia lineal al lugar del suceso: 155 kilómetros.

- SUMU – Aeropuerto Internacional de Carrasco.

SUMU 231201Z 15002KT 0900 R25/0650D R19/0900D FG FEW005 BKN200 07/07 Q1024 BECMG 9999 FEW025
SUMU 231300Z 09008KT 9999 FEW007 BKN200 11/10 Q1024 NOSIG
SUMU 231400Z 08011KT 9999 FEW020 BKN200 13/09 Q1024 NOSIG

Distancia lineal al lugar del suceso: 211 kilómetros.

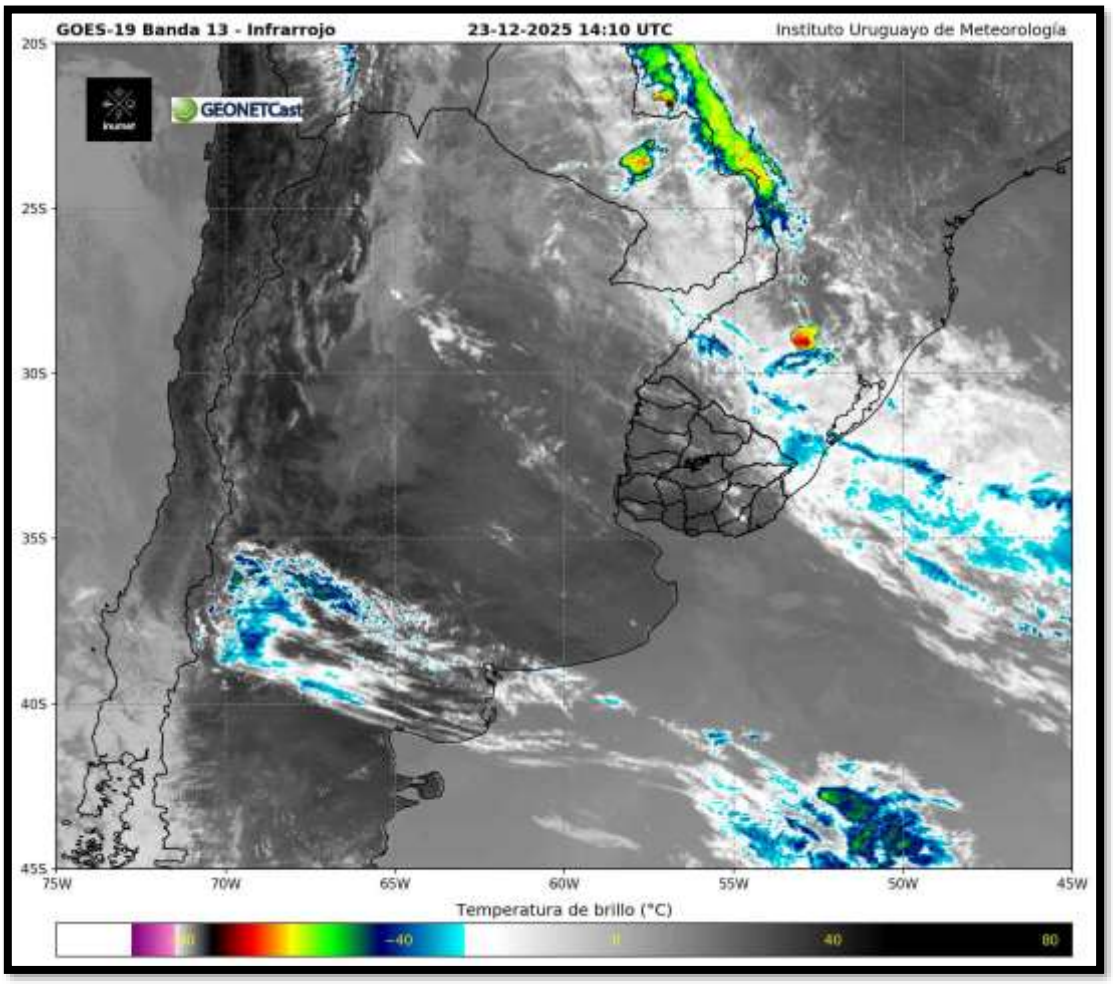


Imagen 5. Imagen infrarroja de GOES-19.

Las condiciones meteorológicas del lugar del trabajo aéreo fueron propicias para la actividad que se desarrolló, con la excepción del período de tiempo durante el cual existió niebla.

1.8 Ayudas a la navegación.

El vuelo se estaba realizando bajo referencias visuales.

1.9 Comunicaciones.

No se realizaron comunicaciones con personal vinculado a la operativa.

Se desconoce si el piloto utilizaba/manipulaba su teléfono celular en vuelo al momento del suceso. En la aeronave se encontró conectado un cargador de celular.



Imagen 6. Cargador USB instalado en el avión.

1.10 Información del aeródromo.

La aeronave estaba realizando su trabajo desde una pista de operación eventual, ubicada a 3,5 kilómetros lineales al lugar de accidente.

La pista de operación eventual tenía 970 metros de largo, su superficie compactada tenía césped natural y se encontraba firme el día del accidente.



Imagen 7. Pista de operación eventual y lugar de posición final del CX-BXJ.

1.11 Registradores de vuelo.

La reglamentación vigente no requería que la aeronave contara con registradores de vuelo.

Se utilizaron los datos del GPS agrícola instalado en la aeronave, del cual se extrajeron las trayectorias de vuelo y las aplicaciones realizadas por el piloto.

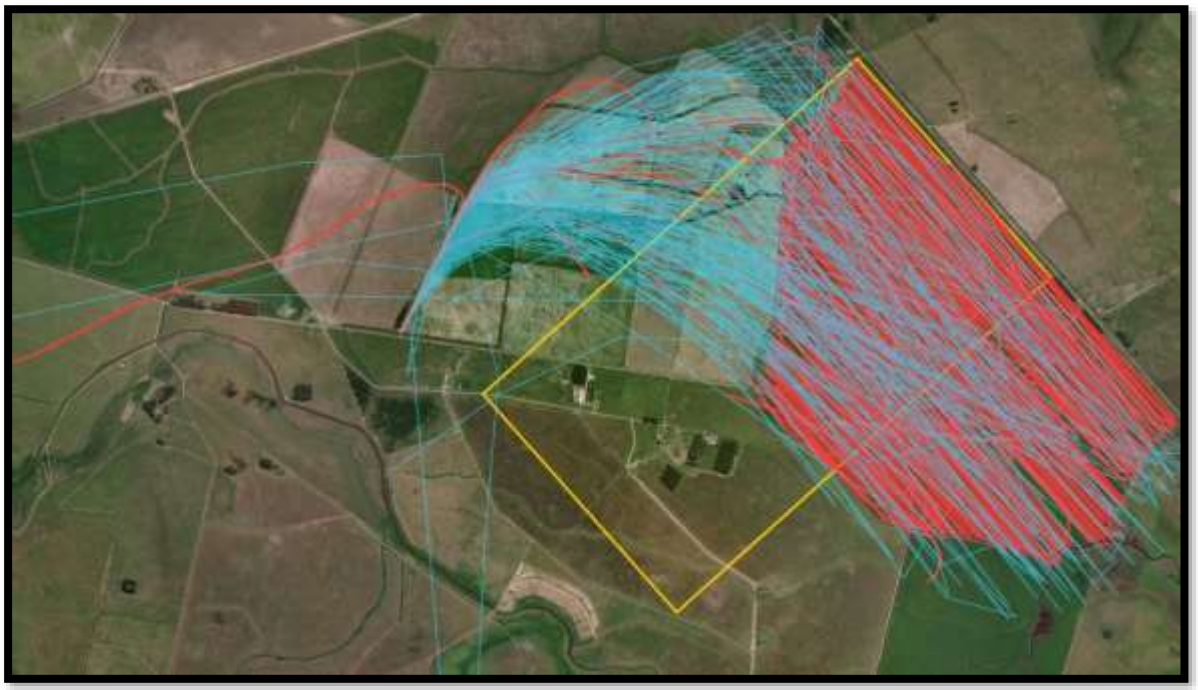


Imagen 8. En amarillo el cuadrante de referencia, en celeste las trayectorias de vuelo, en rojo las aplicaciones realizadas por el piloto.

Con la extracción de los registros de los vuelos realizados por el piloto, se pueden ver trayectorias y aplicaciones fuera de la operativa normal del tipo de trabajo que se encontraba realizando.

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

La aeronave completó su última pasada de aplicación de urea y continuó volando en línea recta. Una vez fuera del campo de trabajo impactó primariamente con una cuneta lateral de un camino interno de circulación vehicular.



Imagen 9. Marcas del primer impacto contra el lateral del camino vehicular; puede verse la línea de tendido eléctrico paralela a la cual volaba. La imagen está tomada en la dirección del vuelo.

Tras continuar su vuelo y pasar sobre el camino vehicular, volvió a impactar contra un terraplén que se encontraba más allá del camino anteriormente mencionado.



Imagen 10. Marcas en el terraplén del segundo impacto del avión contra la superficie, este punto se encuentra a 29 metros del primer impacto.
A lo lejos se puede ver el tren principal izquierdo desprendido (círculo azul) y restos del dispersor de sólido (círculo rojo).



Imagen 11. Tercer y último punto de impacto contra el terreno, antes de la posición final de la aeronave. Este punto se encuentra a mas de 348 metros del primer impacto.



Imagen 12. Dispersor de sólido desprendido de la aeronave en el tercer y último punto de impacto contra el terreno.



Imagen 13. Rueda de cola desprendida de la aeronave en su posición final.

1.13 Información médica y patológica.

El piloto tenía su examen psicofísico vigente.

Debido a la ausencia del piloto en el lugar del suceso al momento de la llegada de la JIAIAC, 5 horas después de ocurrido el accidente, se desconocen las aptitudes del piloto en relación al suceso.

Al otro día del accidente, el médico evaluador de la DINACIA, envió un informe a la JIAIAC informando que no encontró indicadores de degradación de capacidades producto del accidente, quedando el mismo habilitado para seguir operando.

1.14 Incendio.

No hubo incendio ni presencia de humo en el suceso.

1.15 Supervivencia.

El accidente dio lugar a la supervivencia.

El piloto, único ocupante de la aeronave, abandonó ileso y por sus propios medios el avión.

El arnés de retención de la aeronave funcionó correctamente y sujetó al piloto en su posición final.

La estructura de la cabina de pilotaje no sufrió deformaciones.

1.16 Ensayos e investigaciones.

El 20 de enero de 2026 ante la presencia del equipo de investigación de la JIAIAC, se realizó en SURI, el desarme completo del motor en búsqueda de indicios de un mal funcionamiento.

No se encontraron evidencias/indicios que pudieran indicar un mal funcionamiento del motor del CX-BXJ.

1.17 Información sobre organización y gestión.

El piloto conocía la zona en la que se encontraba trabajando al momento del accidente, ya que trabajaba de manera casi exclusiva para ese productor, según indicó el explotador y propietario de la aeronave.

El pasado 18 de noviembre de 2025, el propietario/explotador de la aeronave y empleador del piloto, realizó una reunión para mejorar la gestión y seguridad de la operación, ya que había indicios de falta de concentración, premura y nerviosismo por parte del piloto en sus tareas de aeroaplicación que podrían afectar la seguridad en vuelo.

Según consta en acta interna del explotador, en dicha reunión el piloto dejó entrever una posible separación voluntaria de sus funciones si no se le permitía volar en grandes superficies cultivadas, la cual fue negociada conjuntamente con el propietario de la aeronave.

Dado que se encontraban en época de zafra, no era conveniente para el explotador prescindir del piloto, ya que contaba con dos pilotos y dos aeronaves para realizar los trabajos.

Tras más de una hora de conversación entre las partes, el piloto acordó mejorar su desempeño operacional y el propietario acordó mantener al piloto en los trabajos que estaba realizando.

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 Medio Ambiente.

El área eventual de operación utilizada era conocida por el piloto y había sido utilizada en anteriores vuelos con la misma aeronave.

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

Se entiende que las condiciones atmosféricas eran favorables para el tipo de operación que se encontraba realizando, exceptuando un período de niebla de 50 minutos de duración.

No se pudo determinar que este factor haya tenido incidencia en el accidente.

2.2 Factor Material.

La aeronave accidentada tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente.

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

86 hs. antes del suceso la aeronave había recibido las inspecciones de 50 hs., 100 hs. y anual, a la vez que el overhaul de motor, y desde ese momento hasta el accidente no se registraron inconvenientes en el funcionamiento de la misma.

La aeronave era utilizada por el piloto accidentado exclusivamente y éste no reportó inconvenientes en su funcionamiento en los días y momentos previos al accidente.

El día antes del accidente, una OMA y el piloto realizaron una puesta a punto de la aeronave en la cual el piloto se manifestó conforme con la performance de la misma.

La aeronave voló 554 metros desde el final del campo de trabajo hasta su detención sobre el terreno, espacio donde sucedieron los tres impactos contra el suelo y el impacto final, habiendo recorrido un terreno llano y libre de obstáculos entre el segundo y tercer impacto.

No se pudo determinar que este factor haya tenido incidencia en el accidente.

2.3 Factor Operacional.

La aeronave era utilizada para aeroaplicación, 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.

El propietario/explotador realizó una jornada de concientización con el piloto involucrado un mes antes del accidente, ante indicadores de perdida de conciencia situacional que ponían en riesgo tanto al piloto, aeronave y la operativa.

No se pudo determinar que este factor haya tenido 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.

Tras ausentarse del lugar del accidente se desconoce 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 anteriormente con la misma aeronave del suceso.

El propietario del avión y explotador intento mitigar los riesgos de seguridad operacional asociados al desempeño del piloto.

Los despegues previos al accidente, realizados minutos antes, sucedieron sin novedad, y en las similares condiciones que el despegue que finalizó en accidente.

Según registros del GPS de la aeronave, se realizaron vuelos inconsistentes con el trabajo previsto y aplicaciones de producto por fuera de las superficies a aplicar.

Previo al accidente, ese mismo día, se había realizado más de 4 horas del mismo trabajo aéreo con una interrupción por meteorología.

Este factor pudo haber tenido incidencia en el accidente.

3. CONCLUSIONES

3.1 Probable cadena de eventos que llevaron al suceso.

La tarea desempeñada por el piloto con la aeronave era rutinaria y en un terreno conocido.

La gestión de seguridad operacional de la empresa explotadora había determinado que el piloto debía mejorar su desempeño operacional.

Finalizando la carga de la tolva, en una de las pasadas, la aeronave vuela más de 190 metros e impacta contra el terreno en vuelo controlado.

Luego de sobrevolar más de 300 metros de terreno nivelado y sin obstáculos, la aeronave se detiene sobre el terreno.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No fue posible determinar recomendación de seguridad operacional alguna que permita evitar la repetición del suceso.

J.I.A.I.A.C.
OCTUBRE 2026

ANEXO 1

ABREVIATURAS

AAC	Autoridad aeronáutica civil
BKN	Fragmentadas, en la clave METAR
BECMG	Convirtiéndose (cambio gradual y permanente en las condiciones del tiempo)
CAVOK	Nubosidad y visibilidad OK, en clave METAR
DINACIA	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
FEW	Pocas nubes
GPS	Sistema mundial de posicionamiento
GOES 19	Satélite
HP	Caballos de fuerza
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
NSC	Nubes no significativas
NOSIG	No se esperan cambios significativos
NTSB	Junta Nacional de Seguridad en el Transporte, EE.UU.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMA	Organización de mantenimiento aeronáutico
Overhaul	Inspección mayor
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
STC	Certificado tipo suplementario
SUMU	Aeropuerto Internacional Cesáreo L. Berisso (Carrasco)
SULS	Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce
SUMO	Aeropuerto Internacional de Cerro Largo
TDN	Tiempo desde nuevo
USB	Estándar de conexión por cable
UTC	Tiempo universal coordinado
VERB	Viento variable