

# Informe preliminar de Seguridad Operacional

## Sucesos Aeronáuticos

Incendio en vuelo

Propietario privado

Weatherly 620B, LV-BHY

América, Buenos Aires

7 de febrero de 2020

**9107999/2020**



Ministerio de Transporte  
**Argentina**



Junta de Seguridad en el Transporte

Av. Belgrano 1370, piso 12°

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

[www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto:info@jst.gob.ar)

Informe Preliminar 9107999/2020

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.



## ÍNDICE

<b>ADVERTENCIA</b> .....	<b>5</b>
<b>LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS</b> .....	<b>6</b>
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS</b> .....	<b>7</b>
1.1 <b>Reseña del vuelo</b> .....	<b>7</b>
1.2 <b>Lesiones al personal</b> .....	<b>8</b>
1.3 <b>Daños en la aeronave</b> .....	<b>8</b>
1.4 <b>Otros daños</b> .....	<b>8</b>
1.5 <b>Información sobre el personal</b> .....	<b>8</b>
1.6 <b>Información sobre la aeronave</b> .....	<b>9</b>
1.7 <b>Información meteorológica</b> .....	<b>11</b>
1.8 <b>Ayudas a la navegación</b> .....	<b>11</b>
1.9 <b>Comunicaciones</b> .....	<b>11</b>
1.10 <b>Información sobre el lugar del suceso</b> .....	<b>11</b>
1.11 <b>Registradores de vuelo</b> .....	<b>12</b>
1.12 <b>Información sobre los restos de la aeronave y el impacto</b> .....	<b>12</b>
1.13 <b>Información médica y patológica</b> .....	<b>13</b>
1.14 <b>Incendio</b> .....	<b>13</b>
1.15 <b>Supervivencia</b> .....	<b>14</b>
1.16 <b>Ensayos e investigaciones</b> .....	<b>15</b>
1.17 <b>Información orgánica y de dirección</b> .....	<b>15</b>



<b>1.18</b>	<b>Información adicional.....</b>	<b>15</b>
<b>1.19</b>	<b>Técnicas de investigaciones útiles o eficaces.....</b>	<b>15</b>
<b>2.</b>	<b>NOTA FINAL.....</b>	<b>16</b>



## ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es determinar las causas de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil cuya investigación técnica corresponde instituir. Este informe refleja los hallazgos preliminares y provisionales de la JST, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación.

De conformidad con el Anexo 13 –Investigación de accidentes e incidentes de aviación– al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13891, y con el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17285), la investigación de accidentes e incidentes tiene carácter estrictamente técnico, y la información y documentación contenida en el presente informe no debe generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Esta investigación ha sido efectuada con el único y fundamental objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).



## LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS<sup>1</sup>

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil  
CETA: Certificado de Explotación de Trabajo Aéreo  
JST: Junta de Seguridad en el Transporte  
OACI: Organización de Aviación Civil Internacional  
RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil  
UTC: Tiempo Universal Coordinado

---

<sup>1</sup> Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas en inglés. En muchos casos las iniciales de los términos que las integran no se corresponden con los de sus denominaciones completas en español.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

El 7 de febrero de 2020, la aeronave matrícula LV-BHY, un Weatherly 620B, despegó de la pista ubicada en la base de operaciones de la empresa Agrozavattero S.A. en la localidad América (Buenos Aires), aproximadamente a las 21:38<sup>2</sup>, para realizar un vuelo de trabajo aéreo de aeroaplicación.

Luego del despegue, el piloto realizó un viraje hacia la izquierda y se produjo un incendio en la aeronave producto de un derrame de combustible sobre el ala derecha, obligando al piloto a realizar un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado.

La aeronave hizo contacto brusco contra el terreno durante el aterrizaje y se detuvo a 70 metros desde el primer contacto, en sentido opuesto al del aterrizaje. El piloto pudo abandonar la aeronave por sus propios medios.

El accidente ocurrió de día y en buenas condiciones meteorológicas.



Figura 1. Posición final de la aeronave

---

<sup>2</sup> Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario-3.



## 1.2 Lesiones al personal

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	1	0	0	1
Ninguna	0	0	0	0

Tabla 1

## 1.3 Daños en la aeronave

### 1.3.1 Célula

Destruida.

### 1.3.2 Motor

De importancia.

### 1.3.3 Hélice

De importancia.

## 1.4 Otros daños

No hubo.

## 1.5 Información sobre el personal

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	68 años
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto comercial de avión Piloto aeroaplicador de avión
Habilitaciones	Monomotores terrestres Multimotores terrestres Vuelo por instrumentos

	Vuelo nocturno Aeroaplicación diurna
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 30/09/2020

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	Sin datos	Sin datos
Últimos 90 días	Sin datos	Sin datos
Últimos 30 días	Sin datos	Sin datos
Últimas 24 horas	Sin datos	Sin datos
En el día del suceso	Sin datos	Sin datos

Tabla 3

## 1.6 Información sobre la aeronave

La documentación la aeronave indica que la misma estaba certificada de acuerdo con la reglamentación vigente. Sin embargo, los historiales de la aeronave y motor se encontraban incompletos, por lo que no se pudo determinar la actividad desde la última inspección para su habilitación anual con fecha 29 de junio de 2019.

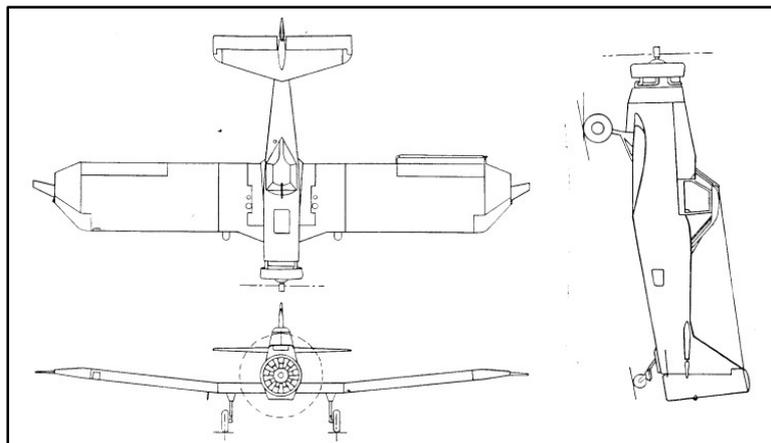


Figura 2. Vistas de la aeronave



Aeronave		
Marca	Weatherly	
Modelo	620B	
Categoría	Avión	
Fabricante	Weatherly Aircraft Company	
Año de fabricación	1994	
Número de serie	1581	
Peso máximo de despegue	1814,0 kg	
Peso máximo de aterrizaje	1814,0 kg	
Peso vacío	Sin datos	
Fecha del ultimo peso y balanceo	Sin datos	
Horas totales* <sup>3</sup>	4575,5	
Horas desde la última recorrida general*	Sin datos	
Horas desde la última inspección*	Sin datos	
Certificado de matrícula	Propietario	Particular
	Fecha de expedición	12/04/2007
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Especial
	Categoría	Restringido
	Fecha de emisión	03/05/2007
	Fecha de vencimiento	Sin vencimiento

Tabla 4

Motor	
Marca	Pratt & Whitney
Modelo	R-985-AN-1
Fabricante	Pratt & Whitney
Número de serie	17975
Horas totales*	8583
Horas desde la última recorrida general*	423
Horas desde la última intervención*	Sin datos
Habilitación	Hasta 1000 horas DURG o 06/2020

Tabla 5

---

<sup>3</sup> Los datos de horas de la aeronave, motor y hélice de las tablas 4, 5 y 6, fueron obtenidos del último registro de mantenimiento, con fecha 29 de junio de 2019.



Hélice	
Marca	Hartzell
Modelo	HC-B3R30-4B
Fabricante	Hartzell Propeller Inc
Número de serie	342N
Horas totales	4757,5
Horas desde la última recorrida general	246,5
Horas desde la última intervención	Sin datos
Habilitación	Hasta 2000 horas DURG ó 06/2020

Tabla 6

El peso y balanceo de la aeronave al momento del accidente no es relevante para la investigación de este suceso.

### 1.7 Información meteorológica

No relevante.

### 1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

### 1.9 Comunicaciones

No aplica.

### 1.10 Información sobre el lugar del suceso

El accidente se produjo en un campo a 2,5 km al norte de la localidad de América.

Lugar del suceso	
Ubicación	Localidad de América
Coordenadas	35° 27' 51" S – 062° 58' 05" W
Superficie	Tierra arada
Elevación	101 m

Tabla 7

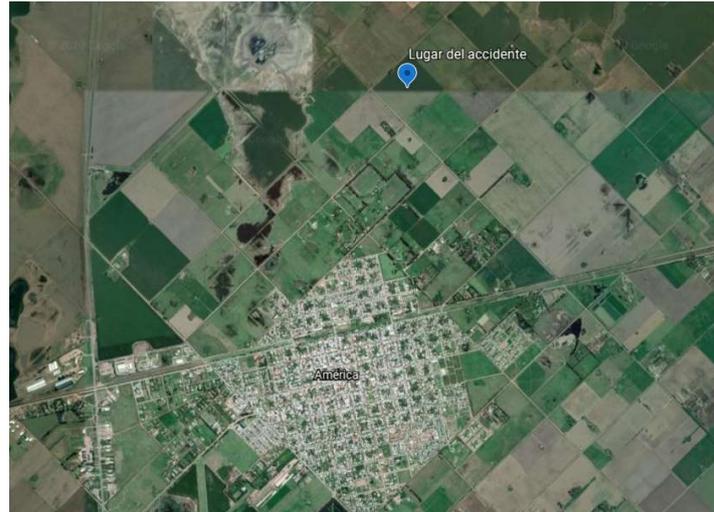


Figura 3. Lugar del suceso

### 1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

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

La aeronave se incendió en vuelo, por lo que el piloto realizó un aterrizaje en un campo sembrado de maíz. La aeronave hizo el primer contacto con el terreno con el tren principal izquierdo y después con el derecho. Posteriormente colapsó el tren de aterrizaje principal e impactó con la nariz. Producto del impacto, el motor se desprendió desde la bancada y salió despedido en la dirección del aterrizaje. La aeronave realizó un trompo y se detuvo a 70 metros del primer impacto en sentido opuesto al del aterrizaje. El motor finalizó a 23 metros de la posición final de la aeronave. La aeronave se destruyó como consecuencia del incendio.



Figura 4. Trayectoria de la aeronave

### 1.13 Información médica y patológica

No se detectó evidencia médico-patológica de la tripulación relacionadas con el accidente.

### 1.14 Incendio

El incendio de la aeronave comenzó en vuelo luego del despegue, al realizar un viraje hacia la izquierda. El mismo se generó a raíz de un derrame de combustible sobre el ala derecha próximo a la salida de gases de escape del motor.

Se halló la tapa del tanque de combustible del ala derecha colocada en la boca del tanque sin la traba de fijación. Esta traba asegura la posición de la tapa y sella la boca de carga de combustible del tanque, para evitar derrames.



Figura 5. Vista aérea de los daños por incendio



Figura 6. Estado de la tapa del tanque de combustible del ala derecha

### 1.15 Supervivencia

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios y resultó con quemaduras en sus cuatro miembros. El piloto fue trasladado al hospital municipal de General Villegas.



Al lugar del accidente concurren policía del Comando de Prevención Rural y bomberos voluntarios de la localidad de América.

### **1.16 Ensayos e investigaciones**

Durante la inspección de la aeronave, se observó que la tapa del tanque de combustible del ala derecha no cerraba correctamente. Si bien la misma se halló en su posición, no era posible colocar la traba que asegura la posición de esta. La investigación no pudo determinar si esta condición fue consecuencia de las deformaciones por el incendio o si era una condición preexistente.

### **1.17 Información orgánica y de dirección**

La aeronave era propiedad de un particular y era utilizada por la empresa Agrozavattero S.A. para vuelos de trabajo agroaéreos. La empresa operaba sus aeronaves bajo las exigencias de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), Parte 137, "Requisitos de operación y certificación para trabajo agroaéreo".

El Certificado de Explotador de Trabajo Aéreo (CETA) fue emitido por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) el 16 de noviembre de 2018 y autorizaba a la empresa a realizar operaciones de trabajo aéreo en la actividad agroaérea. Según el Anexo I – Registro de aeronaves afectadas, emitido el 4 de noviembre de 2019, y vigente al momento del suceso, una aeronave (LV-BHY) se encontraba autorizada para la operación.

### **1.18 Información adicional**

No aplica.

### **1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces**

No aplica.



## 2. NOTA FINAL

Este informe presenta los hallazgos preliminares y provisionales de la JST, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis, conclusiones, acciones y/o recomendaciones de seguridad operacional sólo serán publicados en el informe de seguridad operacional.