

INFORME PRELIMINAR

# JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

Pérdida de control durante una maniobra

61 Long ez, LV-X383

General Rodriguez, Buenos Aires

17 de noviembre de 2019



Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil  
Av. Belgrano 1370, piso 12º  
Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO  
(54+11) 4382-8890/91  
[www.argentina.gob.ar/jiaac](http://www.argentina.gob.ar/jiaac)  
[info@jiaac.gob.ar](mailto:info@jiaac.gob.ar)  
Informe Preliminar

Publicado por la JIAAC. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato Fuente: Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.

## ÍNDICE

<b>ADVERTENCIA.....</b>	<b>5</b>
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS .....</b>	<b>6</b>
1.1 Reseña del vuelo .....	6
1.2 Lesiones al personal .....	6
1.3 Daños en la aeronave .....	6
1.4 Otros daños .....	7
1.5 Información sobre el personal.....	7
1.6 Información sobre la aeronave.....	7
1.7 Información meteorológica .....	8
1.8 Ayudas a la navegación .....	8
1.9 Comunicaciones.....	9
1.10 Información sobre el lugar del suceso .....	9
1.11 Registradores de vuelo .....	9
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto .....	9
1.13 Información médica y patológica.....	10
1.14 Incendio .....	10
1.15 Supervivencia .....	11
1.16 Ensayos e investigaciones .....	11
1.17 Información orgánica y de dirección.....	13
1.18 Información adicional.....	13

<b>1.19</b>	<b>Técnicas de investigaciones útiles o eficaces.....</b>	<b>13</b>
<b>2.</b>	<b>LINEAS DE INVESTIGACION .....</b>	<b>14</b>
<b>3.</b>	<b>TAREAS PENDIENTES.....</b>	<b>14</b>

## ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) 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 las tareas realizadas durante la investigación de campo, así como los hallazgos efectuados. Estos hallazgos son de carácter preliminar y provisional, pudiendo verse modificados a medida que 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 las conclusiones no deben 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.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otros organismos u organizaciones en relación al accidente.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

El 17 de noviembre de 2019 la aeronave matrícula LV-X383, un Long ez, despegó a las 21:10<sup>1</sup> del aeródromo de Rodríguez (Buenos Aires), con destino al aeropuerto Internacional de San Fernando con el propósito de realizar un vuelo local de recreación.

Luego de aproximadamente 10 minutos de vuelo, durante la ejecución de una maniobra sobre la vertical del aeródromo de salida, se produjo una pérdida de control de la aeronave con el posterior impacto contra el terreno.

El accidente ocurrió de día y en condiciones de buena visibilidad.

### 1.2 Lesiones al personal

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

Tabla 1

### 1.3 Daños en la aeronave

#### 1.3.1 Célula

De importancia.

---

<sup>1</sup> Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario-3.

Figura 1. Aeronave accidentada

### 1.4 Otros daños

No hubo.

### 1.5 Información sobre el personal

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	74
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto Privado de Avión.
Habilitaciones	Vuelo visual. VFR. Aviones Monomotores hasta 5700 kg
Certificación médica aeronáutica	Clase 2 Válida hasta el 30/06/2020, Limitado a tripulación múltiple. Requiere piloto de seguridad.

Tabla 2

### 1.6 Información sobre la aeronave

Fabricante:	Aldo Nicola	
Tipo y modelo:	Biplaza	
Nº de serie:	001	
Año de fabricación:	2010	
Total General (TG)	256.7	
Desde la Última Recorrida General (DURG)	Sin datos	
Desde la Última Inspección (DUI)	Sin datos	
Certificado de Aeronavegabilidad:	Clasificación	Experimental
	Categoría	Especial
	Fecha de emisión	19/05/2010
	Fecha de vencimiento	Sin fecha
Certificado de matrícula:	Propietario	Aldo Andres Nicola

	Fecha de expedición	Sin fecha
Formulario 337:	Fecha de emisión	23/08/2019
	Fecha de vencimiento	08/2020
	Emitido por	TAR-Fabricante
Peso vacío:		486.6kg
Peso Máximo de Despegue/ Aterrizaje:		641.25 kg

MOTOR	
Marca:	Lycoming
Modelo:	O-320-D2A
Potencia	160hp
Nº de serie:	L-23579-27
Total General (TG)	1364.9 h
Desde la Última Recorrida General (DURG)	Sin datos
Desde la Última Inspección (DUI)	Sin datos

HÉLICE	
Marca:	Nico
Modelo:	Bipala madera
Nº de serie:	015
Total General (TG)	256.7 h
Desde la Última Recorrida General (DURG)	Sin datos
Desde la Última Inspección (DUI)	Sin datos

Tabla 4

### 1.7 Información meteorológica

En desarrollo.

### 1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

## 1.9 Comunicaciones

El piloto no realizó comunicaciones por la frecuencia que utilizan en el aeródromo General Rodríguez 123,2Mhz.

### 1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	General Rodríguez
Coordenadas	34°40'41" S – 059°02'08" W
Superficie	Césped tierra
Elevación	90 pies

Tabla 5



Figura 2. Posición final de la aeronave accidentada

### 1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

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

La aeronave impactó dentro del aeródromo en el sector comprendido entre la plataforma y la calle de rodaje, a unos 100 metros al este de la pista. De acuerdo con

lo observado en el lugar del accidente, hubo una amplia dispersión de restos con concentración de estos en sentido noreste.

Se encuentra en proceso de análisis la mecánica de vuelo e impacto de la aeronave.

Se observaron daños a terceros en superficie sufridos por parte de la edificación del hangar 28.



Figura 3. Lugar de impacto y dispersión de restos

### 1.13 Información médica y patológica

En desarrollo.

### 1.14 Incendio

No hubo.

### 1.15 Supervivencia

La aeronave se encontraba equipada con arneses de hombro y cinturones de seguridad. Los conjuntos estaban en buen estado de conservación, con el impacto se desprendieron de sus correspondientes anclajes. El resto de las variables presentes en el accidente se encuentran en proceso de investigación.

### 1.16 Ensayos e investigaciones

El accidente ocurrió aproximadamente a las 21:10, siendo notificado por el jefe de aeródromo de Rodríguez.

En el lugar del accidente, la JIAAC realizó un relevamiento fotográfico del terreno, entrevistas a testigos. Asimismo, los daños recibidos por la aeronave sugieren que el impacto se produjo con una actitud de nariz abajo, tocando rueda principal izquierda y plano izquierdo, impactando con el terreno.



Figura 4. Daños recibidos por la aeronave

Los restos de la aeronave se dispersaron por diferentes lugares del aeródromo y el campo lindero, se tomaron las correspondientes mediciones de esta y luego se

procedió a analizar los restos en busca de instrumental y demás componentes con capacidad de registro de información durante el vuelo.

De acuerdo con entrevistas realizadas, diferentes personas manifestaron que vieron a la aeronave realizar una maniobra de tonel y luego descender abruptamente e impactar con el terreno.

Los restos de la aeronave fueron trasladados al hangar N°3 en el aeródromo de General Rodríguez de forma tal de preservarla para el transcurso de la investigación.



Figura 5. Posicionamiento de los restos

El 22 de noviembre, en las instalaciones del Aeródromo de General Rodríguez, el equipo de la JIAAC llevó a cabo una inspección pormenorizada de las cámaras de

seguridad ubicadas en el hangar 28 y el hangar de skymaster, como así también entrevistas personas que observaron el suceso.

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

En desarrollo.

### **1.18 Información adicional**

No se formula en este informe.

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

No aplica.

---

## 2. LINEAS DE INVESTIGACION

- ✓ Pérdida de control en vuelo de la aeronave.

## 3. TAREAS PENDIENTES

- ✓ Entrevistas a personas que observaron el suceso y pilotos especializados en maniobras de alta performance en aeronaves con configuración canard.
- ✓ Análisis del instrumental a bordo con el fin de analizar posible información guardada en los mismos.
- ✓ Análisis de las imágenes obtenidas.

Buenos Aires, 27 de noviembre de 2019



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2019 - Año de la Exportación

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** LV-X383 Informe Preliminar

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 14 pagina/s.