

INFORME INICIAL

JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

Pérdida de control en vuelo (LOC-I)

Propietario Privado

Iceman 01, LV-X645

Formosa, Formosa

31 de diciembre de 2019

070203/2020



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

JIAAC: Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 31 de diciembre de 2019 la aeronave matrícula LV-X645, un Icesan 01, despegó de la pista del Aero club Formosa, a las 21.10 horas,² con intención de realizar un vuelo de Aviación General recreación, tras 7 a 10 minutos de vuelo aproximadamente y a 3 kilómetros de la pista de despegue, con rumbo al oeste realiza un viraje escarpado hacia la derecha, en esta fase la aeronave ingresa en un tirabuzón por pérdida de sustentación y tras efectuar tres giros impacta contra el terreno.

Los ocupantes de la aeronave fallecieron.

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

1 Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se ha optado por aclarar de esta manera y por única vez que gran parte de las siglas y abreviaturas utilizadas son en inglés y, por lo tanto, en muchos casos las iniciales de los términos que las integran no se corresponden con los de sus denominaciones completas en español.

2 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	1	1	0	2
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: Destruída.



Figura 1. Vista de la aeronave posterior al accidente

1.3.2 Motor

Daños externos visibles de importancia, el mismo experimento detención brusca.

1.3.3 Hélice

Destruída.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La documentación del piloto cumplía los requisitos en cuanto a su validez y certificación, conforme a la reglamentación vigente.

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	42años
Nacionalidad	Argentina
Licencias	(PPA)piloto privado de avión
Habilitaciones	Monomotores-terrestres hasta 5700Kg
Certificación médica aeronáutica	Clase II
	Válida hasta el 31/08/2020

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	228,0	35,0
Últimos 90 días	0,0	0,0
Últimos 30 días	0,0	0,0
Últimas 24 horas	0,0	0,0
En el día del suceso	0,0	0,1

Tabla 3

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave estaba equipada de acuerdo a la reglamentación vigente, su documentación técnica no reflejaba que la misma estaba mantenida de acuerdo con el plan de mantenimiento del fabricante.



Figura 2. Imagen de la aeronave accidentada

Aeronave	
Marca	ICEMAN
Modelo	ICEMAN 01
Categoría	Avión
Subcategoría	---
Fabricante	Cesar J. M.DERFLER
Año de fabricación	2014
Número de serie	I-01
Peso máximo de despegue	560,0 kg
Peso máximo de aterrizaje	Sin datos
Peso vacío	270,0 kg
Fecha del ultimo peso y balanceo	Sin datos
Horas totales	35.0
Horas desde la última recorrida general	35.0
Horas desde la última inspección	Sin datos

Ciclos totales		Sin datos
Ciclos desde la última recorrida general		Sin datos
Certificado de matrícula	Propietario	DERFLER, Cesar J.
	Fecha de expedición	06/11/2017
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Especial
	Categoría	Experimental
	Fecha de emisión	05/06/2018
	Fecha de vencimiento	05/06/2019

Tabla 4

Motor	
Marca	Rotax
Modelo	582
Fabricante	Rotax
Número de serie	Sin datos
Horas totales	35.0
Horas desde la última recorrida general	35,0
Horas desde la última intervención	Sin datos
Ciclos totales	Sin datos
Ciclos desde la última recorrida	Sin datos
Habilitación	Hasta el 31/07/2019

Tabla 5

Hélice	
Marca	DERFLER
Modelo	Bipala- madera
Fabricante	-----
Número de serie	Sin datos
Horas totales	35,0
Horas desde la última recorrida general	35,0
Horas desde la última intervención	Sin datos
Habilitación	Hasta el 31/07/2019

Tabla 6

Peso y balanceo al momento del accidente	
Peso vacío	270,0 kg
Peso del piloto	100,0 kg
Peso acompañante	110,0 Kg
Peso del combustible 55l x 0,74	40,70 Kg
Peso total al despegue	520,70 Kg
Peso máximo permitido de despegue	560,0 kg
Diferencia en menos	39,30 kg

Tabla 7

El peso y el balanceo de la aeronave se encontraban dentro de la envolvente de vuelo indicada en el manual de la aeronave.

1.7 Información meteorológica

En espera de información.

1.8 Ayudas a la navegación

No relevante.

1.9 Comunicaciones

En espera de información.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	Campo con vegetación
Coordenadas	26°19' 10"S-058°18' 18"W
Superficie	tierra
Dimensiones	No aplica
Orientación magnética	No aplica
Elevación	243 FT
Normas generales	No aplica

Tabla 8

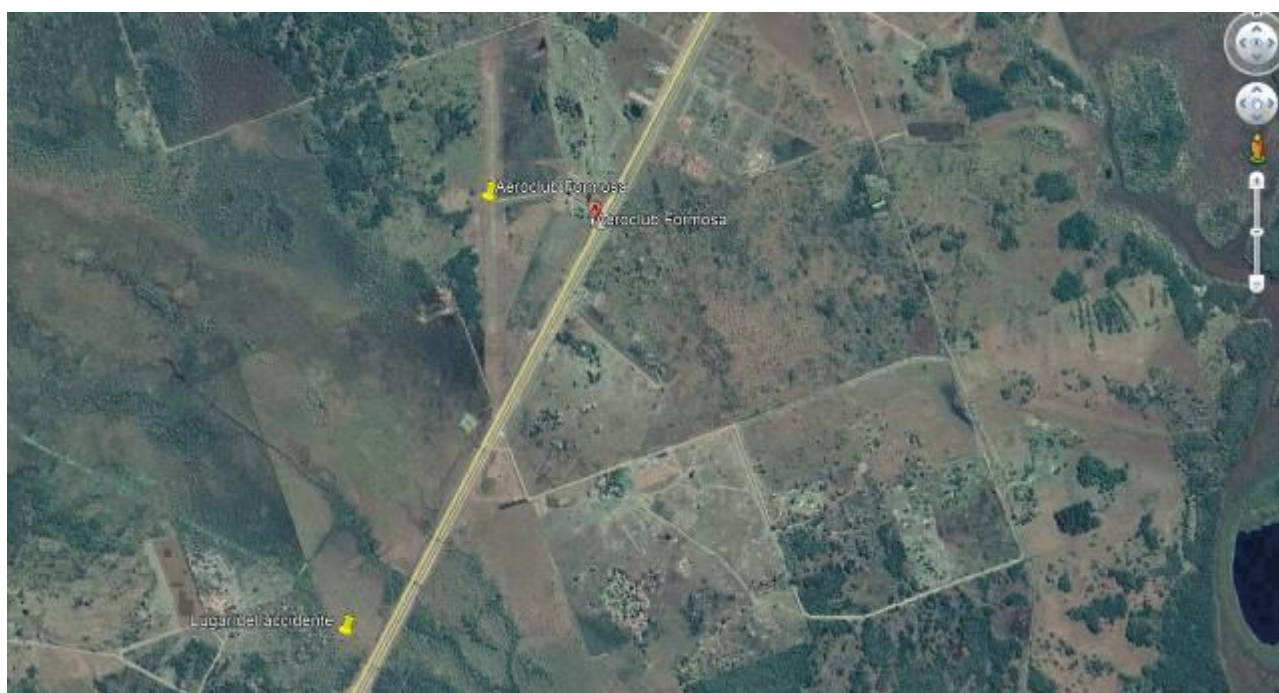


Figura 3. Lugar del accidente

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No hubo dispersión de restos, la aeronave experimenta perdida de sustentación en vuelo a baja altura y termina impactando contra el terreno duro con vegetación y palmeras con un ángulo aproximado de 90 grados.



Figura 4. Posición de la aeronave posterior al contacto con el terreno.

1.13 Información médica y patológica

En espera de información relacionado a solicitud de autopsia.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los dos ocupantes de la aeronave fallecieron instantáneamente, el habitáculo de la aeronave sufrió deformaciones de importancia debido al ángulo de ingreso (90°) y posterior impacto contra el terreno, los asientos y cinturones no soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos.

1.16 Ensayos e investigaciones

No aplica.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad de un particular y era utilizada exclusivamente para fines de vuelo recreativos. La misma operaba bajo las exigencias de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), 91, como Experimental.

1.18 Información adicional

No aplica.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

2. LINEAS DE INVESTIGACIÓN

De acuerdo a la información obtenida por el testigo y lo observado en el relevamiento de la aeronave inicialmente se considera una pérdida de control de la aeronave a baja altura, hipótesis sujeto al proceso y avance de la investigación.

3. TAREAS PENDIENTES

Proseguir con la investigación en curso, y espera de información adicional de Autopsia.

Informes, meteorológico, transcripciones de comunicaciones.

Recopilación de documentación técnica de la aeronave.

Resistencia, 10 de enero de 2020