

Informe preliminar de Seguridad Operacional

Sucesos Aeronáuticos

Pérdida de control en vuelo

Flying America S.A

Learjet 35-A, LV-BPA

Aeropuerto Internacional Gobernador Ramón Trejo Noel, Río Grande, Tierra del Fuego

01 de julio de 2022

66817513/22



Ministerio de Transporte
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 6º

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Informe Preliminar 66817513/22

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

ADVERTENCIA.....	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	6
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	7
1.1 Reseña del vuelo.....	7
1.2 Lesiones al personal.....	7
1.3 Daños en la aeronave.....	7
1.4 Otros daños.....	8
1.5 Información sobre el personal	8
1.6 Información sobre la aeronave.....	8
1.7 Información meteorológica.....	10
1.8 Ayudas a la navegación.....	10
1.9 Comunicaciones.....	10
1.10 Información sobre el lugar del suceso	10
1.11 Registradores de vuelo.....	10
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	11
1.13 Información médica y patológica.....	12
1.14 Incendio	12
1.15 Supervivencia.....	12
1.16 Ensayos e investigaciones.....	12
1.17 Información orgánica y de dirección	13
1.18 Información adicional	13



1.19	Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	13
2.	NOTA FINAL	13



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 ABREVIATURAS¹

hPa: Presión atmosférica medida en Hectopascales.

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

SSEI: Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

¹ 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 1 de julio de 2022 la aeronave matrícula LV-BPA, un Learjet 35-A, se disponía a despegar del Aeropuerto Internacional Gobernador Ramón Trejo Noel (Río Grande, Tierra del Fuego) a las 17:11 horas,² con destino al Aeropuerto Internacional de San Fernando (San Fernando, Buenos Aires), en un vuelo de aviación comercial no regular. Durante la fase de despegue, cuando la aeronave se encontraba en vuelo a escasa altitud, experimentó un rolido de manera brusca hacia la izquierda provocando la pérdida de control de la misma y el impacto contra el terreno con posterior incendio.

Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó destruida.

1.2 Lesiones al personal

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	2	2	0	4
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.

1.3.2 Motores

Destruídos.

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

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

Información en proceso de análisis.

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave estaba certificada de conformidad con la reglamentación vigente.

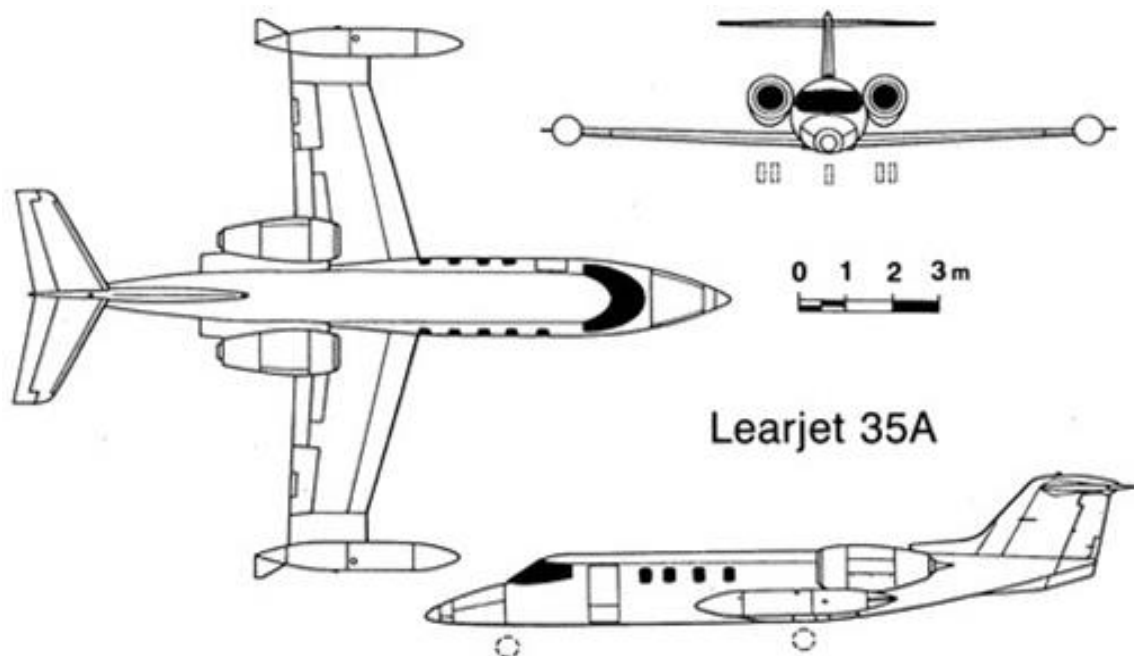


Figura 1. Perfil de la aeronave

Aeronave	
Marca	Learjet
Modelo	35A
Categoría	Transporte
Fabricante	Learjet Inc.
Año de fabricación	1977
Número de serie	143
Peso máximo de despegue	Sn datos
Peso máximo de aterrizaje	Sin datos
Peso vacío	4518,9 kg
Fecha del último peso y balanceo	06/10/2020
Horas totales	13917



Horas desde la última inspección		20
Ciclos totales		13170
Certificado de matrícula	Propietario	Flying America S.A.
	Fecha de expedición	28/08/2018
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Estandar
	Categoría	Transporte
	Fecha de emisión	13/06/2008
	Fecha de vencimiento	No aplica

Tabla 2

Motor 1	
Marca	HONEYWELL
Modelo	TFE731-2-2B
Fabricante	HONEYWELL
Número de serie	P-74489 C
Horas totales	13660
Horas desde la última recorrida general	2776
Horas desde la última intervención	20
Ciclos totales	12510
Ciclos desde la última recorrida	2694
Habilitación	Hasta 14430.4 hs (OVH)

Tabla 3

Motor 2	
Marca	HONEYWELL
Modelo	TFE731-2-2B
Fabricante	HONEYWELL
Número de serie	P-74472
Horas totales	13597
Horas desde la última recorrida general	4194
Horas desde la última intervención	20
Ciclos totales	12481
Ciclos desde la última recorrida	4121
Habilitación	Hasta 1440.6 hs (HSI)

Tabla 4

Peso y balanceo al momento del accidente	
Peso vacío	4518,9 kg
Peso tripulación, pasajeros y carga	281 kg
Peso del combustible	2835.4 kg
Peso total	7635 kg
Peso máximo permitido de despegue	8300 kg
Diferencia en menos	683 kg

Tabla 5



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

Información meteorológica	
Viento	290° 4 nudos
Visibilidad	30 kilómetros
Fenómenos significativos	ninguno
Nubosidad	1/8 CI 6000 metros
Temperatura	0.9 °C
Temperatura punto de rocío	-6.6 °C
Presión a nivel medio del mar	999.3 hPa
Humedad relativa	58 %

Tabla 6

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

No aplica.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	Río Grande, Tierra del Fuego
Coordenadas	53°46'50.83"S, 67°45'44.74"O
Superficie	Tierra
Dimensiones	206 x 47 metros
Orientación magnética	224
Elevación	17 metros

Tabla 7

1.11 Registradores de vuelo

Al momento del presente informe la JST se encuentra realizando las gestiones necesarias para enviar el registrador de voces de cabina a la NTSB para la obtención de los datos ahí almacenados.

Registrador de voces de cabina	
Modelo	GA100
Fabricante	Fairchild Weston System Inc
Número de parámetros registrados	4
Medio de registro	Cinta magnética
Duración de las grabaciones	30 min.

Tabla 8

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El impacto se produce dentro del predio del aeropuerto sobre un sector compartido con la Base Aeronaval Río Grande, a aproximadamente 290 m al sur-oeste del eje de pista con rumbo 224. Luego del primer contacto con el terreno se produce una dispersión de restos de 207 m hasta que la aeronave se detiene por completo junto a un corta vientos metálicos. La dispersión de restos sugiere un contacto inicial con la puntera de ala izquierda y tren principal izquierdo, posteriormente la aeronave rota sobre su eje vertical y se produce el seccionamiento parcial del fuselaje a la altura de los motores que acompaña el recorrido del resto del fuselaje y planos hasta su detención.

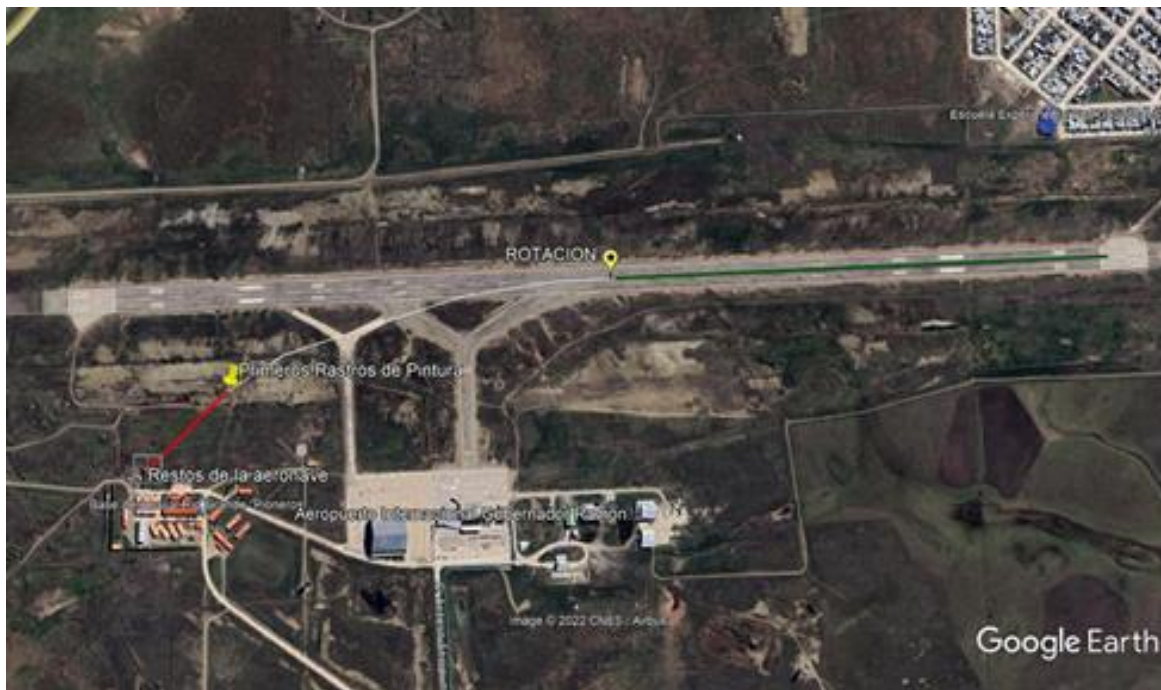


Figura 2 - Recorrido general de la Aeronave

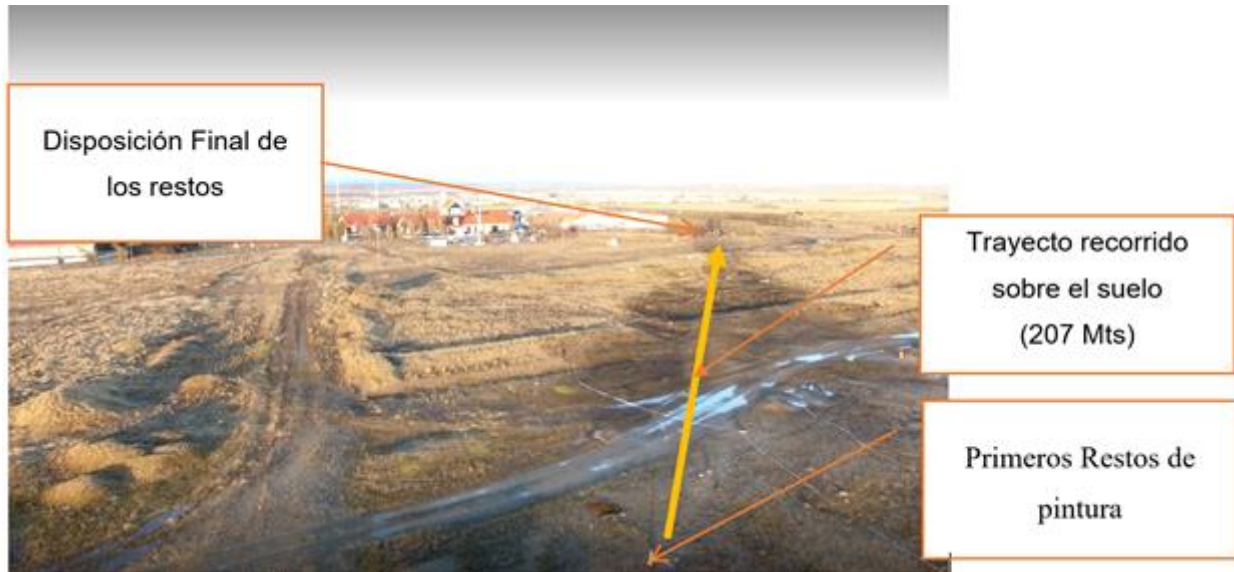


Figura 3 - Vista aérea dispersión de restos

1.13 Información médica y patológica

A la fecha del presente informe, el juzgado interviniente no envió a la JST las autopsias correspondientes a los fallecidos en el accidente.

1.14 Incendio

Producto del impacto, se produce el incendio de la aeronave. El Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) perteneciente al aeropuerto y el servicio médico acudió al lugar e inició las primeras acciones dentro de los tres minutos establecidos por norma internacional. También se dio aviso al servicio de Bomberos voluntarios de la ciudad de Río Grande quienes acudieron a brindar apoyo según el plan de emergencia preestablecido.

1.15 Supervivencia

Esta información será completada cuando se obtenga el resultado de las autopsias.

1.16 Ensayos e investigaciones

Si bien la aeronave no contaba con un registrador de datos de vuelo (FDR), cada motor poseía una unidad de control digital electrónico (DEEC), las cuales almacenaban parámetros utilizados normalmente para mantenimiento preventivo del motor, estos parámetros almacenados pueden



indicar de las condiciones de funcionamiento de ambos motores al momento del suceso, por lo que las DEEC serán enviadas al fabricante para la extracción de datos.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenecía a la empresa Flying America S.A. y operaba bajo las exigencias de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), Parte 135, “Operaciones no regulares internas e internacionales”, específicamente brindando servicios de Transporte Aéreo Sanitario (STAS). El día del suceso se encontraba en vuelo de regreso a su base de operaciones en San Fernando, posterior al traslado de un paciente pediátrico y dos familiares hacia la ciudad de Río Grande.

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.