



## INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-66817513- -APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Categoría de suceso indeterminada, Learjet 35A, matrícula LV-BPA, aeropuerto Internacional Gobernador Ramón Trejo Noel, Río Grande, provincia de Tierra del Fuego

Fecha y hora del suceso: 1 de julio de 2022 a las 17:10 horas (UTC)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

0800-333-0689

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

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

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: Aviación. Accidente. LV-BPA. Aeropuerto Internacional Gobernador Ramón Trejo Noel, Río Grande, provincia de Tierra del Fuego. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)



## ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST.....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>6</b>
<b>LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....</b>	<b>7</b>
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....</b>	<b>8</b>
1.1 Reseña del vuelo.....	8
1.2 Lesiones a personas.....	8
1.3 Daños en la aeronave.....	9
1.4 Otros daños.....	10
1.5 Información sobre el personal.....	10
1.6 Información sobre la aeronave.....	11
1.7 Información meteorológica.....	14
1.8 Ayudas a la navegación.....	15
1.9 Comunicaciones.....	15
1.10 Información sobre el lugar del suceso.....	15
1.11 Registradores de vuelo.....	16
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	19
1.13 Información médica y patológica.....	23
1.14 Incendio.....	23
1.15 Supervivencia.....	25
1.16 Ensayos e investigaciones.....	25



<b>1.17</b>	<b>Información orgánica y de dirección .....</b>	<b>25</b>
<b>1.18</b>	<b>Información adicional .....</b>	<b>26</b>
<b>1.19</b>	<b>Técnicas de investigaciones útiles o eficaces .....</b>	<b>26</b>
<b>2.</b>	<b>NOTA FINAL .....</b>	<b>27</b>



## **SOBRE LA JST**

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro. Este informe refleja las conclusiones de la JST con relación a las circunstancias y condiciones en que se produjo el suceso. El análisis y las conclusiones del informe resumen la información de relevancia para la gestión de la seguridad operacional, presentada de modo simple y de utilidad para la comunidad.

De conformidad con la [Ley N.º 27.514](#) de seguridad en el transporte, la investigación de todo suceso tiene un carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Según el artículo 26 de la [Ley N.º 27.514](#), la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación ha sido efectuada con el único objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula la ley de creación de la JST.

Los resultados de este Informe de Seguridad Operacional no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas.



## SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexas.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.



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

AA2000: Aeropuertos Argentina 2000

AIP: publicación de información aeronáutica

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil

CESA: Certificado de Explotador de Servicios Aéreos

CVR: registrador de voces de cabina

DEEC: Digital Electronic Engine Control

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

FAA: Federal Aviation Administration

NTSB: National Transportation Safety Board

PSA: Policía de Seguridad Aeroportuaria

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

RSO: recomendación sobre seguridad operacional

SSEI: Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

S/N: número de serie

UTC: Tiempo Universal Coordinado

YPF: Yacimientos Petrolíferos Fiscales

PM: pilot monitoring

PF: pilot flying

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

---

<sup>1</sup> Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.



## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

El 1 de julio de 2022, la aeronave matrícula LV-BPA, un Learjet 35A operado por Flying America S.A., arribó al Aeropuerto Internacional Gobernador Ramón Trejo Noel<sup>2</sup> (Río Grande, provincia de Tierra del Fuego) a las 15:55 horas<sup>3</sup>, en un vuelo de transporte aéreo no regular sanitario.

A las 17:10 horas, luego de haber reabastecido combustible a la aeronave, la tripulación de mando junto con un médico y una enfermera se dispuso a regresar al Aeropuerto Internacional de San Fernando (San Fernando, provincia de Buenos Aires). Para el vuelo programado, el piloto estaba a cargo del monitoreo o *pilot monitoring* (PM) y el copiloto a cargo de los comandos de vuelo o *pilot flying* (PF).

Tras la carrera de despegue por la pista 26, y una vez en el aire, la aeronave roló hacia la izquierda, niveló por un instante, roló nuevamente hacia el mismo lado y comenzó a perder altura hasta que impactó contra el terreno. El impacto se produjo a 1.870 metros de la cabecera de pista 26 y a 300 metros sobre su lateral izquierdo.

Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó destruida producto del impacto y posterior incendio.

### 1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros <sup>4</sup>	Otros	Total
Mortales	2	2	0	4
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	0	0	0	0

Tabla 1

---

<sup>2</sup> A partir de aquí y para facilitar la fluidez del texto será nombrado como aeropuerto de Río Grande.

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

<sup>4</sup> La columna pasajeros incluyen al médico y a la enfermera.





## 1.3 Daños en la aeronave

### 1.3.1 Célula

Destruída.



Figura 1. Célula. Fuente: investigación JST

### 1.3.2 Motores

Destruídos.



Figura 2. Motor N°1. Fuente: investigación JST



Figura 3. Motor N°2. Fuente: investigación JST

## 1.4 Otros daños

No hubo.

## 1.5 Información sobre el personal

La certificación del piloto cumplía con la reglamentación vigente.

Piloto ( <i>pilot monitoring</i> o PM)	
Sexo	Masculino
Edad	52 años
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto comercial de primera clase de avión
Habilitaciones	Vuelo nocturno; Vuelo por instrumentos; MONT-T; MULT-T; SW4; LJ35
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 30/06/2023 Limitaciones: Debe usar anteojos con corrección óptica indicada.

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	9.338,7	2.122,3
Últimos 90 días	8,2	8,2
Últimas 24 horas	3,5	3,5
En el día del suceso	3,5	3,5

Tabla 3



En su libro de vuelo se encontró registro de su actividad hasta el 22 de mayo de 2022. A partir de los historiales de la aeronave y del libro de vuelo del copiloto, donde se detallaba la tripulación de cada vuelo, se obtuvo un registro de 8,2 horas de vuelo en los últimos 90 días previo al accidente.

Su último entrenamiento periódico de Learjet 35 fue completado el 5 de febrero de 2022 en la empresa FlightSafety International en Tucson (Arizona, Estados Unidos), donde practicó en simulador, entre otros procedimientos, la recuperación de actitudes anormales.

La certificación del copiloto cumplía con la reglamentación vigente.

Copiloto ( <i>pilot flying</i> o PF)	
Sexo	Masculino
Edad	51
Nacionalidad	Argentina por opción
Licencias	Piloto comercial de primera clase de avión
Habilitaciones	Vuelo nocturno; Vuelo por instrumentos; MONT-T; MULT-T; Copiloto LJ35; V1; SW4
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 30/09/2022

Tabla 4

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	6.913,1	717,8
Últimos 90 días	57,0	7,5
Últimas 24 horas	3,5	3,5
En el día del suceso	3,5	3,5

Tabla 5

El 30 de octubre de 2021, completó el entrenamiento periódico para copiloto LJ35A en Flying America S.A. y realizó 2 horas de prácticas en vuelo de acuerdo con los requerimientos indicados en el programa de instrucción de la empresa. Sin embargo, no realizó prácticas en simulador.

## 1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave estaba certificada de conformidad con la reglamentación vigente y mantenida de acuerdo con el plan de mantenimiento del fabricante.

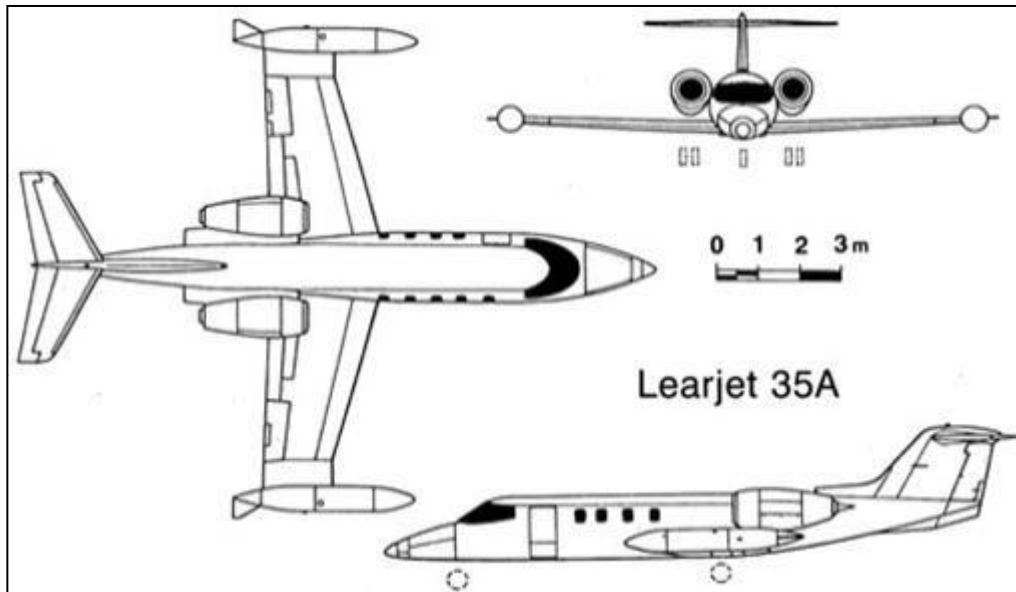


Figura 4. Perfil de la aeronave. Fuente: manual de la aeronave

Aeronave		
Marca	Learjet	
Modelo	35-A	
Categoría	Transporte	
Año de fabricación	1977	
Número de serie	143	
Peso máximo de despegue	8.300 kg	
Peso máximo de aterrizaje	6.940 kg	
Peso vacío	4.510 kg	
Fecha del último peso y balanceo	06/10/2020	
Horas totales	13.917	
Ciclos totales	13.170	
Certificado de matrícula	Propietario	Flying America S.A.
	Fecha de expedición	28/08/2018
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Estándar
	Categoría	Transporte
	Fecha de emisión	13/06/2018
	Fecha de vencimiento	No aplica

Tabla 6

Motor N°1	
Marca	Honeywell
Modelo	TFE-731-2-2B
Fabricante	Honeywell
Número de serie	P-74489C
Horas totales	13.660



Horas desde la última recorrida general	2.777
Ciclos totales	12.510
Ciclos desde la última recorrida	2.694
Habilitación	Hasta el 12/2022

Tabla 7

Motor N°2	
Marca	Honeywell
Modelo	TFE-731-2-2B
Fabricante	Honeywell
Número de serie	P-74472C
Horas totales	13.597
Horas desde la última recorrida general	4.194
Ciclos totales	12.481
Ciclos desde la última recorrida	4.121
Habilitación	Hasta el 12/2022

Tabla 8

Peso y balanceo al momento del suceso	
Peso vacío	4.510 kg
Peso de la tripulación	160 kg
Peso de los pasajeros	150 kg
Peso del combustible	2.830 kg
Peso total	7.650 kg
Peso máximo permitido de despegue	8.300 kg
Diferencia en menos	650 kg

Tabla 9

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

El combustible cargado en el aeropuerto de Río Grande fue JET A-1, despachado por la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF). De acuerdo con el ensayo sobre las muestras tomadas de la abastecedora, cumplía con las normas vigentes.

De acuerdo con la entrevista realizada al despachante de la empresa YPF, se cargaron 1.740 litros de combustible en la aeronave, lo que completó su capacidad.





## 1.7 Información meteorológica

El Servicio Meteorológico Nacional (SMN) elaboró un informe con los datos obtenidos de los registros de la estación meteorológica ubicada en el aeropuerto de Río Grande y un mapa sinóptico de superficie de las 18:00 horas, de allí se destaca la siguiente información:

Información meteorológica	
Viento	290°/04 nudos
Visibilidad	30 kilómetros
Fenómenos significativos	Ninguna
Nubosidad	1/8 CI 6.000 metros
Temperatura	0,9 °C
Temperatura punto de rocío	-6,6 °C
Presión a nivel medio del mar	999,3 hectopascales
Humedad relativa	58 %

Tabla 10

También se solicitó al SMN que indicara la posibilidad de ocurrencia de formación de hielo sobre la aeronave, de la respuesta mediante informe se transcriben los siguientes fragmentos:

“[...] Englamamiento por acreción de gotas de agua sobre enfriadas: en el lugar del suceso no existió precipitación ya sea sólida o líquida en las 2 horas precedentes, así como la presencia de microgotas de agua sobre enfriada que pudieran dar a lugar acreción de englamamiento tipo ‘hielo claro’ en los planos de la aeronave.

Englamamiento por difusión de vapor de agua (sublimación-escarcha): durante el período que estuvieron expuestos los planos de la aeronave en plataforma existieron condiciones para la formación de escarcha débil por temperaturas negativas, atenuada por la presencia débil de viento del cuadrante oeste en el aeródromo en las horas precedentes que impedía su formación.

Teniendo en cuenta esto, se infiere que no hubo condiciones propicias de englamamiento severo que pudieron haber afectado los planos de la aeronave del suceso en plataforma de AD GDE.”



## 1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

## 1.9 Comunicaciones

Las comunicaciones entre la tripulación y los servicios de tránsito aéreo del aeropuerto de Río Grande se realizaron de manera continua y estandarizada. La tripulación no manifestó la presencia de anomalías que le impidieran el normal desarrollo de la operación.

### 1.10 Información sobre el lugar del suceso



Figura 5. Lugar del accidente. Fuente: investigación JST

Lugar del suceso	
Ubicación	Aeropuerto de Río Grande
Coordenadas	53°46'39"S – 67°44'58"W
Superficie	Asfalto
Dimensiones	2.000x45 metros
Orientación magnética	08-26
Elevación	19,75 metros

Tabla 11

El aeropuerto de Río Grande posee un “Programa de control de hielo y nieve” que establece que, en el período comprendido entre el 1 de mayo hasta el 30 de septiembre, se realiza la descontaminación de pistas, calles de rodaje y plataforma. Según la entrevista realizada al jefe de base de Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000) -responsable del servicio- del aeropuerto de Río Grande, el día anterior al accidente a las 21:47 horas se arrojaron 1.500 litros de glicol sobre la pista



en cumplimiento con el “Programa de control de hielo y nieve”. Asimismo, de acuerdo con lo indicado en la publicación de información aeronáutica (AIP), el aeropuerto ofrece un servicio de deshielo en aeronaves las 24 horas.

El aeropuerto de Río Grande también posee un “Programa de prevención de peligro aviario y fauna” destinado a mitigar el riesgo que implica la presencia de fauna para las operaciones aéreas.

De acuerdo con la planilla de inspección brindada por el jefe de base de AA2000, a las 16:37 horas -momentos antes del despegue de la aeronave LV-BPA- se realizó una inspección donde se detectó la presencia de aves en la cercanía a la pista y se utilizó pirotecnia como método para ahuyentarlas, según indica el procedimiento del programa.

El día posterior al accidente se realizó un recorrido de pista y de la franja donde no se encontró evidencia que indicara un posible impacto con fauna durante el despegue. Tampoco se encontró evidencia de esto en los restos de la aeronave.

### 1.11 Registradores de vuelo

La mañana siguiente al accidente y una vez arribados los investigadores a la zona del suceso, se localizó el CVR entre los restos. Este presentaba daños producto de la acción del fuego.

El 6 de febrero de 2023 el equipo fue enviado a la *National Transportation Safety Board* (NTSB), organismo responsable de la investigación de accidentes e incidentes de los Estados Unidos (estado de diseño y fabricación de la aeronave), quien confirmó su recepción el 3 de marzo del 2023 e indicó una demora aproximada de 30 días para la extracción del audio. El 17 de marzo de 2023 la NTSB envió a la JST el registro de audio extraído.



Figura 6. Estado del CVR recuperado. Fuente: investigación JST





Registrador de voces de cabina	
Fabricante	Fairchild
Número de serie	01744
Número de parte	GA100-0000
Duración de la grabación de audio	30 minutos

Tabla 12

Entre los restos de la aeronave se pudieron recuperar las *digital electronic engine control* (DEEC)<sup>5</sup> que fueron enviados al fabricante –Honeywell Aerospace- a través de la NTSB el 06 de febrero de 2023, quien confirmó la recepción el 3 de marzo del 2023 e indicó una demora aproximada de 60 días para la extracción de los datos. El 6 de abril de 2023 la NTSB indicó que envió un representante de la *Federal Aviation Administration* (FAA) para supervisar los trabajos ejecutados por personal de Honeywell.

Según informó Honeywell Aerospace el 5 de mayo del 2023, a través del procedimiento de conexión directa se obtuvieron los datos de una de las DEEC, pero la otra presentó errores para la descarga. Tras varios intentos sin poder concretar la adquisición de manera directa se procedió a extraer el chip de la memoria interna del equipo y clonar su contenido. Al momento de la elaboración del presente informe los resultados del análisis de los datos extraídos no fueron remitidos por el fabricante.

---

<sup>5</sup> Las DEEC son sistemas diseñados para gestionar y controlar de forma precisa y eficiente los parámetros de funcionamiento del motor. Estos controladores supervisan y regulan aspectos como la mezcla de combustible y aire, la temperatura, la presión, la potencia y la velocidad.



Figura 7. DEEC #1 y DEEC #2 recuperadas de los restos de la aeronave. Fuente: investigación JST

<i>Digital electronic engine control del motor #1</i>	
Fabricante	Honeywell
Número de serie	126-0083
Número de parte	2119020-4004

Tabla 13

<i>Digital electronic engine control del motor #2</i>	
Fabricante	Honeywell
Número de serie	46-CM0043
Número de parte	2119020-4004

Tabla 14



Figura 8. Proceso de extracción de datos de las DEEC. Fuente: Honeywell Aerospace

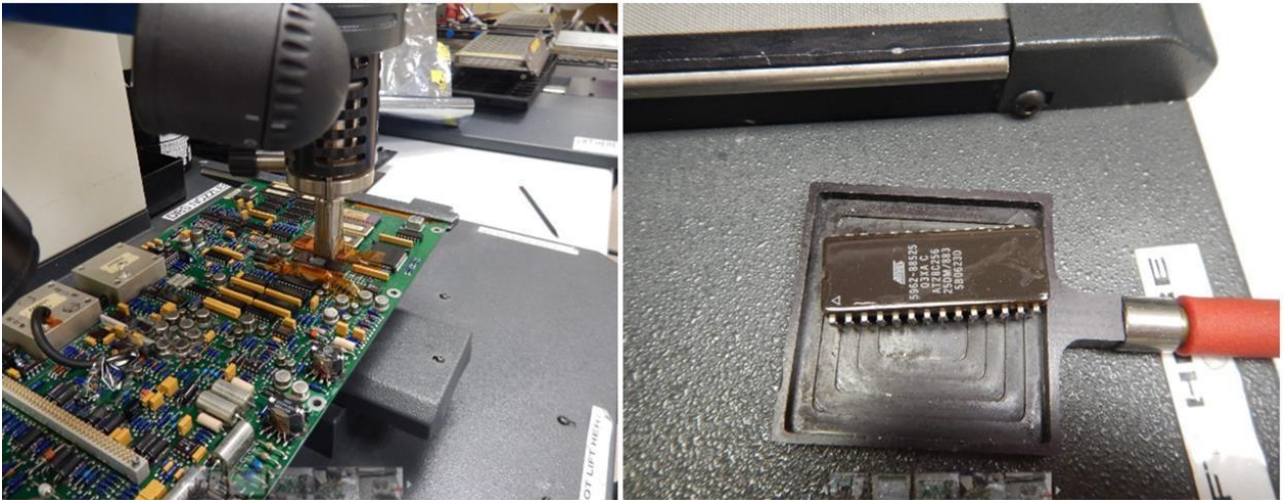


Figura 9. Extracción del chip de la memoria interna del equipo. Fuente: Honeywell Aerospace

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

Mediante dos cámaras ubicadas en la plataforma se registró la actitud de vuelo que adoptó la aeronave al momento del despegue y previo al impacto. Allí se observa que mientras se encontraba con una actitud de ascenso roló hacia la izquierda, niveló momentáneamente y luego roló nuevamente hacia la izquierda, a partir de donde comenzó a perder altura hasta que impactó contra el terreno.



Figura 10. Superposición de cuadros tomados de la cámara “patio de valijas”. Fuente: investigación JST





Figura 11. Superposición de cuadros tomados de la cámara “plataforma operativa”. Fuente: investigación JST



Figura 12. Trayectoria estimada de la aeronave. Fuente: investigación JST

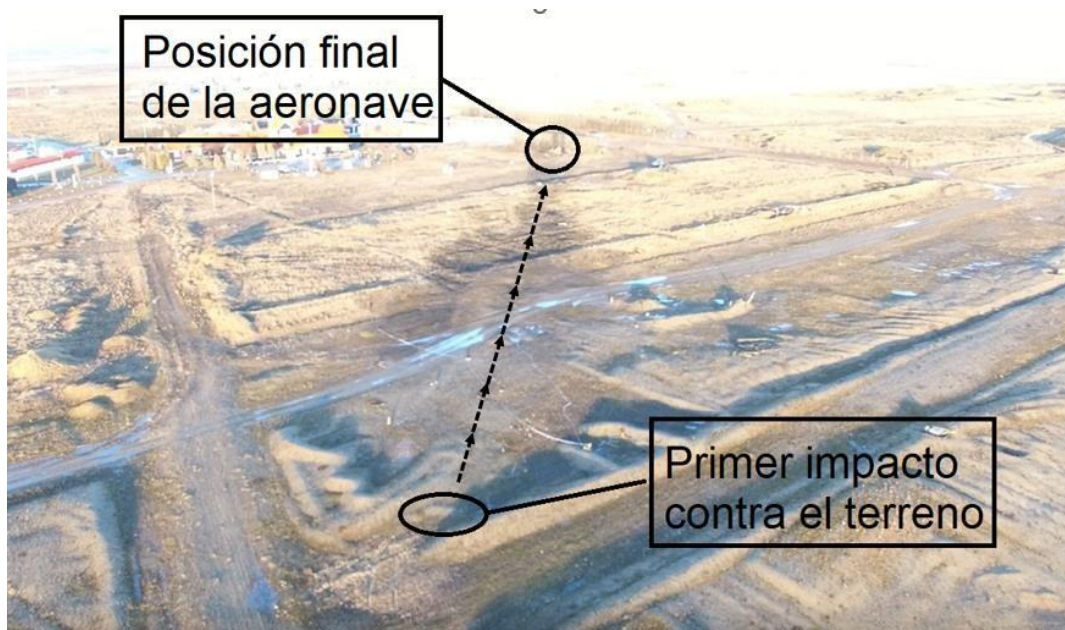


Figura 13. Fotografía aérea de la zona de dispersión de restos. Fuente: investigación JST



Según las marcas dejadas sobre el terreno y la dispersión de restos, se determinó que la aeronave impactó con el *tip tank* izquierdo, giró 180° sobre su eje vertical y se deslizó sobre el terreno hasta su detención.

La mañana siguiente al accidente se realizó un rastillaje con el apoyo del personal de la Armada Argentina, de AA2000, de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), y de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA). Como resultado, no se encontraron componentes de la aeronave en posiciones que antecedan al primer impacto. Todas las superficies de control de la aeronave fueron halladas en el lugar en que ésta se detuvo.



Figura 14. Zona en la que se realizó el rastillaje. Fuente: investigación JST

Los restos de la aeronave recuperados fueron trasladados a un hangar perteneciente a la Armada Argentina dentro del aeropuerto de Río Grande. Se identificaron la mayoría de los componentes, entre ellos todas las superficies de control de vuelo. Sin embargo, no fue posible realizar pruebas de funcionamiento de ningún comando debido al grado de destrucción de la aeronave.

Si bien se recuperaron varios instrumentos y equipos, no fue posible determinar estados de indicación, estados de servicio y continuidad eléctrica -entre otros- debido al grado de destrucción.





Figura 15. Instrumentos y equipos de cabina recuperados. Fuente: investigación JST



Figura 16. Reconstrucción de la aeronave. Fuente: investigación JST



Figura 17. Reconstrucción de la aeronave. Fuente: investigación JST

### 1.13 Información médica y patológica

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

### 1.14 Incendio

La aeronave impactó contra el terreno y se produjo un incendio. El servicio de salvamento y extinción de incendios (SSEI) acudió al lugar donde se detuvo la aeronave con dos móviles, aproximadamente tres minutos después del accidente. Su trayecto hacia el lugar se realizó sin inconvenientes a través de la plataforma, calles de rodaje y pista, ingresando por una calle de tierra.





Figura 18. Recorrido del SSEI hasta ubicación final de la aeronave. Fuente: investigación JST

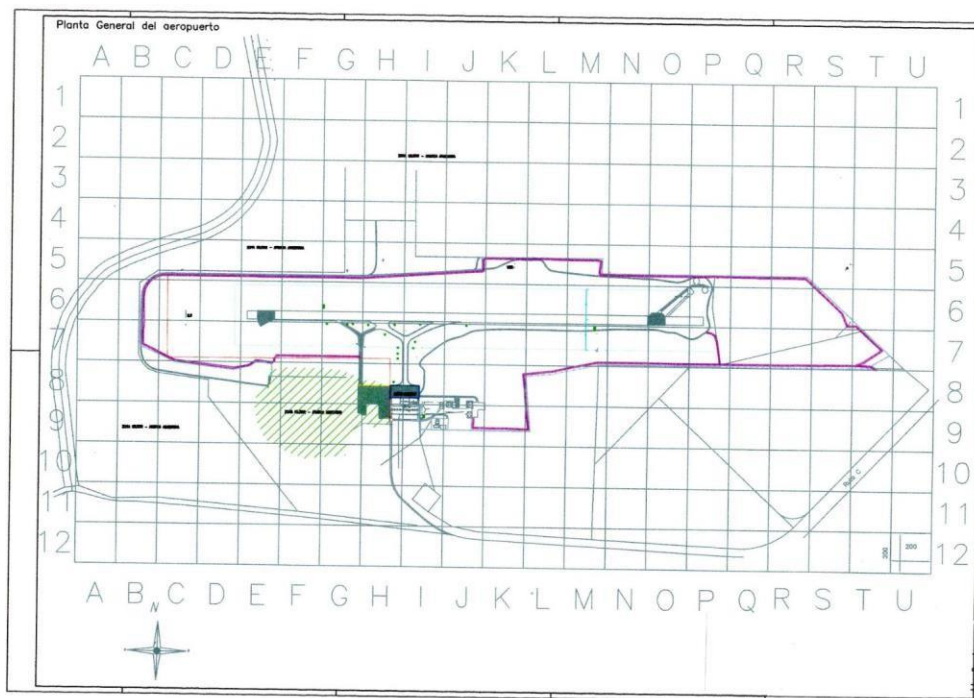


Figura 19. Cuadrícula del plano del aeropuerto de Río Grande. Fuente: Plan de emergencia del aeropuerto

En primera instancia, el SSEI combatió el fuego con espuma y luego reforzó con agua para enfriar la zona debido a que se produjeron explosiones de los recipientes sometidos a presión que se encontraban dentro de la aeronave.



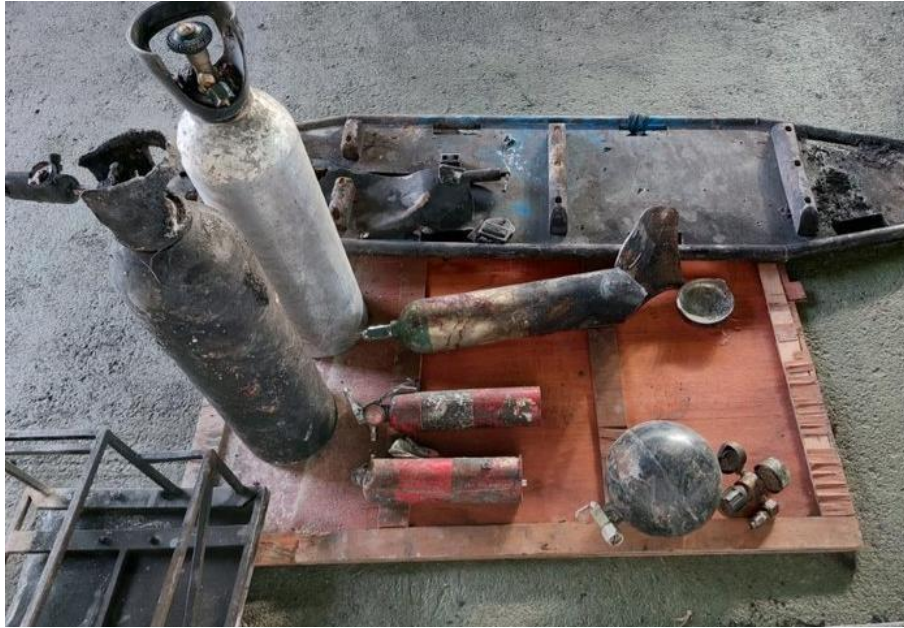


Figura 20. Recipientes sometidos a presión dañados. Fuente: investigación JST

### 1.15 Supervivencia

La evidencia forense a la que accedió la investigación determinó que, como consecuencia del impacto de la aeronave, los cuatro ocupantes presentaron politraumatismos que les causaron la muerte.

### 1.16 Ensayos e investigaciones

No aplica.

### 1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era operada por Flying America S.A. El Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) autorizaba a la empresa a la explotación de servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga, correo y transporte aéreo sanitario con aeronaves de gran porte. Contaba con tres aeronaves autorizadas en sus registros, dos Fairchild Swearingen SA227-AC y el LV-BPA.

Flying America S.A. operaba acorde a las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), parte 135, que establecen las normas para las operaciones no regulares internas e internacionales.



Para el desarrollo de su instrucción inicial y recurrente, Flying America S.A. contrataba en el país a centros de instrucción habilitados por la ANAC, o en el exterior a centros reconocidos por ésta.

Flying America S.A. implementó un sistema de gestión de la seguridad operacional (Safety Management System, SMS por sus siglas en inglés) siguiendo los requerimientos de las RAAC, parte 135. Al momento del accidente, el SMS de Flying America S.A. estaba implementado y aprobado por la ANAC desde el 27 de marzo de 2019.

### **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.