



Informe de Seguridad Operacional

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Pérdida de control en vuelo. *Pietenpol Aircamper*, matrícula LV-X676,
Metán, provincia de Salta

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 28 de abril de 2023 a las 14:25 horas (UTC)

EXPEDIENTE: EX-2025-01477104- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Florida 361 (C1005AAG), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

www.argentina.gob.ar/jst

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-X676. Metán, provincia de Salta. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

SOBRE LA JST	5
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	6
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	8
SINOPSIS	9
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	10
1.1 Reseña del vuelo	10
1.2 Lesiones a personas	10
1.3 Daños en la aeronave	10
1.4 Otros daños	12
1.5 Información sobre el personal	12
1.6 Información sobre la aeronave	12
1.7 Información meteorológica	15
1.8 Ayudas a la navegación	16
1.9 Comunicaciones	16
1.10 Información sobre el lugar del suceso	16
1.11 Registradores de vuelo	17
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	17
1.13 Información médica y patológica	18
1.14 Incendio	18

1.15	Supervivencia	18
1.16	Ensayos e investigaciones	19
1.17	Información orgánica y de dirección	20
1.18	Información adicional.....	21
1.19	Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	22
2.	ANÁLISIS.....	23
2.1	Introducción.....	23
2.2	Aspectos técnicos-operativos	23
3.	CONCLUSIONES	26
3.1	Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente	26
3.2	Conclusiones referidas a otros factores de riesgo de seguridad operacional identificados por la investigación.....	26
4.	ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL	27

SOBRE LA JST

En 2019, mediante la [Ley N.º 27.514](#), se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la [Ley N.º 27.514](#), las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST adoptó 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. Sus premisas centrales 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 son el punto de partida de la investigación y se analizan haciendo referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores de riesgo.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a minimizar 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, la ocurrencia de fallas técnicas y las fallas en las defensas están generalmente alejados en tiempo y espacio del desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y se vinculan estrechamente a elementos tales como 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 síntesis, el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo 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 que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

ASO: Acción de Seguridad Operacional

CA: Circular de Asesoramiento

ELT: Transmisor de Localización de Emergencia

LEM: Laboratorio de Ensayos de Materiales

MADHEL: Manual de Aeródromos y Helipuertos

PCA: Piloto Comercial de Avión

PPA: Piloto Privado de Avión

TMA: Área de Control Terminal

UTC: Tiempo Universal Coordinado

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

SINOPSIS

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al accidente de la aeronave LV-X676, un *Pietenpol*, en Metán (provincia de Salta) el 28 de abril del 2023 a las 14:25 horas², durante un vuelo local.

El informe presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con el proceso de certificación de aeronaves experimentales y el desempeño operativo de la tripulación al momento de realizar la aproximación para el aterrizaje.

El informe incluye dos Acciones de Seguridad Operacional (ASO).



Figura 1. Posición final de la aeronave LV-X676. Fuente: investigación JST

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. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 28 de abril de 2023, la aeronave con matrícula LV-X676, un *Pietenpol Aircamper*, despegó a las 14:25 horas del aeródromo de Metán (provincia de Salta).

Aproximadamente cinco minutos después del despegue, y en condiciones meteorológicas visuales, se produjo una pérdida de control de la aeronave que se precipitó contra el terreno.

Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó destruida y el único tripulante a bordo falleció.

1.2 Lesiones a personas

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

Destruída.

1.3.2 Motor

Destruído.



Figura 2. Daños en el motor. Fuente: investigación JST

1.3.3 Hélice

Destruída.



Figura 3. Daños en la hélice. 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	
Sexo	Masculino
Edad	30
Nacionalidad	Argentino
Licencias	Piloto Privado de Avión (PPA), Piloto Comercial de Avión (PCA)
Habilitaciones	Vuelo por instrumentos, monomotor terrestre, vuelo nocturno
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 31/05/2023

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo ³	General	En el tipo
Total general	193,3 ⁴	0,0
Últimos 90 días	25,8	0,0
Últimas 24 horas	0,1	0,1
En el día del suceso	0,1	0,1 ⁵

Tabla 3

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad especial de categoría experimental, destinado a aeronaves construidas por aficionados. Entre sus

³ La investigación no obtuvo registro de horas de vuelo posteriores al 19 de abril del 2023

⁴ De acuerdo con el último registro asentado en el libro de vuelo

⁵ Duración del vuelo obtenida a partir de las entrevistas

limitaciones de operación, solo se autorizaba al fabricante a realizar ensayos en vuelo.

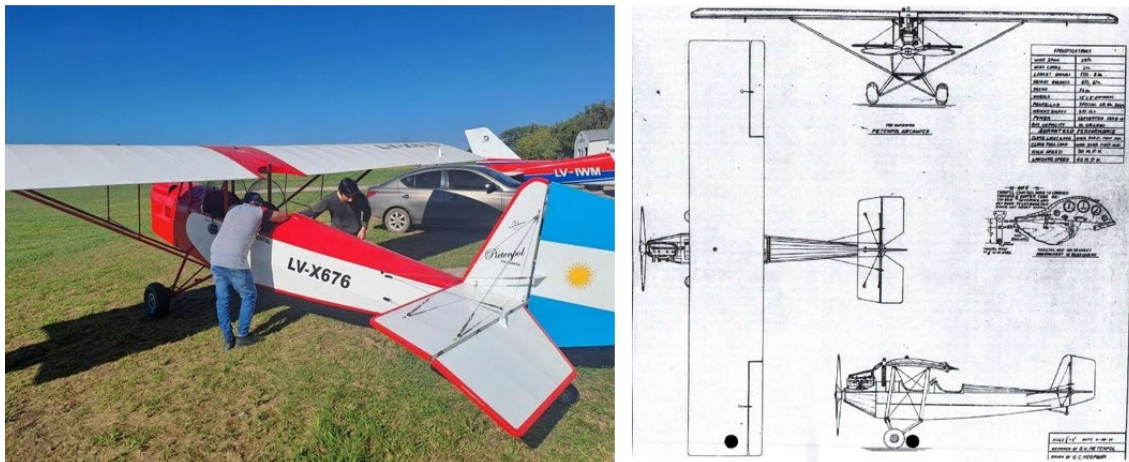


Figura 4. Perfil de la aeronave. Fuente: investigación JST

El registro de horas en el historial de la aeronave corresponde exclusivamente a los ensayos de vuelo. El último registro, fechado el 30 de noviembre de 2022, muestra un total de 40 horas de vuelo. La aeronave tenía una condición de aeronavegabilidad restringida a un radio de 40 km del aeródromo designado, ubicado en Venado Tuerto (provincia de Santa Fe).

El último registro de inspección al que accedió la investigación fue realizado el 22 de enero de 2019, cuando la aeronave contaba con 20 horas de vuelo. Ese mismo día, un inspector de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) efectuó una inspección visual y habilitó la aeronave para continuar con los vuelos necesarios para el proceso de certificación.

Aeronave	
Marca	<i>Pietenpol</i>
Modelo	<i>Aircamper</i>
Categoría	Avión
Fabricante	<i>Pietenpol</i>
Año de fabricación	2014
Número de serie	001
Peso máximo de despegue	581 kg
Peso máximo de aterrizaje	581 kg
Peso vacío	396 kg

Fecha del último peso y balanceo		Sin datos ⁶
Horas totales		40
Certificado de matrícula	Propietario	Privado
	Fecha de expedición	09/11/2018
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Especial
	Categoría	Experimental
	Fecha de emisión	22/01/2019
	Fecha de vencimiento	22/01/2020

Tabla 4

Motor	
Marca	<i>Citroën</i>
Modelo	C3 1.6L 16V
Fabricante	<i>Citroën</i>
Número de serie	10DBTF0002414
Horas totales	40

Tabla 5

Hélice	
Marca	Gómez
Modelo	Bipala Madera
Fabricante	P&P
Número de serie	001
Horas totales	40

Tabla 6

Peso y balanceo de la aeronave

Con motivo de la investigación, el propietario de la aeronave entregó una serie de documentos que incluyen un borrador del manual de vuelo, el cual detalla características y *performances* de la aeronave. Este documento difiere del manual presentado en el legajo de certificación, observándose que algunas de las características estimadas corresponden a una motorización distinta de la que

⁶ La planilla de peso y balanceo que figura en el legajo de certificación de la aeronave no expresa la fecha del pesaje y cómputo.

realmente equipaba la aeronave, así como discrepancias en el peso respecto a la planilla de peso y balanceo registrada en el legajo de certificación.

Peso y balanceo al momento del suceso	
Peso vacío	396 kg
Peso del piloto ⁷	80 kg
Peso del combustible ⁸	28,8 kg
Peso total	504 kg
Peso máximo permitido de despegue	581 kg
Diferencia en menos	76,2 kg

Tabla 7

El peso y el balanceo de la aeronave se encontraban dentro de las limitaciones indicadas en el legajo de certificación de la aeronave.

1.7 Información meteorológica

El Servicio Meteorológico Nacional (SMN) proporcionó la siguiente información meteorológica para el lugar y momento del accidente:

Información meteorológica ⁹	
Viento	De los 090° / 5 nudos
Visibilidad	10 km
Fenómenos significativos	Ninguno
Nubosidad	1/8 Cúmulos a 1.000 metros
Temperatura	19,5°C
Temperatura punto de rocío	14,7°C
Presión a nivel medio del mar	1.013,5 hPa
Humedad relativa	73%

Tabla 8

En su informe, el SMN estimó que, a una altura de 786 pies (altura aproximada a la cual la aeronave realizó el circuito), las condiciones eran las siguientes: temperatura

⁷ Según lo relevado en las entrevistas.

⁸ Según lo relevado en las entrevistas la aeronave contaba con 40 litros de combustible al momento de despegar.

⁹ Condiciones meteorológicas estimadas en el aeródromo.

de 20,8°C, punto de rocío de 13,2°C, humedad relativa del 61%, viento proveniente desde los 015° a 10 nudos y presión atmosférica de 892 hPa.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

No hubo.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

El suceso se produjo en las proximidades del aeroclub Metán, en la provincia de Salta.

Lugar del suceso	
Ubicación	Terreno próximo al aeródromo de
Coordenadas	25°31'18" S; 64°51'28" W
Superficie	Tierra
Elevación	2.811 pies

Tabla 9

Según el Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL) de la ANAC, vigente en el momento del accidente, el lugar del suceso presentaba una norma de vuelo particular:

“Por encontrarse debajo del TMA¹⁰ la HGT MAX¹¹ en el circuito de tránsito será de 1500 FT¹² excepto que se obtenga el permiso de tránsito de la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente.”

¹⁰ Área de Control Terminal.

¹¹ Altura máxima.

¹² Pies.

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Los restos de la aeronave se encontraban concentrados (sin dispersión) a una distancia de 0,6 km del umbral de pista 04 del aeródromo de Metán. La ubicación coincidía con el punto de viraje de la trayectoria de básica a final en el circuito de aproximación.



Figura 5. Trayectoria estimada del vuelo. Fuente: investigación JST

De acuerdo con el relevamiento realizado durante la investigación de campo, no se observaron marcas de deslizamiento en el terreno.



Figura 6. Ubicación final de los restos. Fuente: investigación JST

1.13 Información médica y patológica

No se detectó evidencia médico-patológica del piloto relacionada con el accidente.

1.14 Incendio

Tras el impacto, se produjo un incendio que destruyó por completo los restos de la aeronave. No se pudo determinar que el fuego se haya originado en vuelo. Las marcas de la propagación del incendio sobre el terreno coinciden con el derrame del combustible a bordo y su posterior ignición.

1.15 Supervivencia

Dada la magnitud del impacto, la cabina tuvo deformaciones estructurales de importancia. El incendio posterior consumió completamente los cinturones de seguridad, por lo que no fue posible verificar su funcionamiento. El único tripulante a bordo falleció como consecuencia del accidente.

La aeronave no contaba con un Transmisor de Localización de Emergencia (ELT); sin embargo, no era un requisito poseerlo.

1.16 Ensayos e investigaciones

Con motivo de la investigación se realizó una inspección de los restos de la aeronave y, debido al daño causado por el incendio, no fue posible recuperar los instrumentos de la cabina. Por esta razón, no se pudieron obtener lecturas que aportaran información sobre los datos de vuelo. Tampoco fue posible verificar el libre recorrido de los comandos ni de los sistemas de vuelo; sin embargo, no se hallaron indicios de fallas en los sistemas a bordo.

Entrevistas

Se realizó una entrevista con los propietarios de la aeronave LV-X676, quienes presenciaron el suceso desde la zona de plataforma del aeródromo de Metán. De los testimonios obtenidos se extrajeron varios puntos relevantes:

- La aeronave había sido fabricada por un particular en la localidad de Venado Tuerto (provincia de Santa Fe), y contaba con un total de 40 horas de vuelo. La aeronave no estaba equipada con doble comando y el velocímetro disponía de las indicaciones de arco verde, amarillo y rojo.
- Los nuevos propietarios disponían de la documentación de compraventa, aunque no habían realizado el cambio de titularidad. La aeronave fue transportada desarmada a Metán por el propietario anterior, quien también era el fabricante. Posteriormente, el rearmado en Metán fue llevado a cabo por el mismo fabricante.
- La aeronave no tenía el manual a bordo, ya que no estaba alistada para realizar el vuelo.
- La aeronave rodó por la pista y despegó en rumbo norte, ascendió y realizó un viraje hacia la izquierda y un circuito lateral a la pista. Durante la

aproximación a la cabecera sur, a una altura aproximada de 250 metros, la aeronave se desplomó hacia el suelo.

- La aeronave contaba con sus tanques de combustible llenos y no identificaron problemas audibles en el funcionamiento del motor. El peso del piloto oscilaba entre 75 y 80 kg.

Muestra de Combustible

Se realizó un análisis fisicoquímico de la muestra de combustible recuperada de un bidón plástico utilizado para abastecer la aeronave el día del suceso.

El ensayo fue efectuado en el Laboratorio de Ensayo de Materiales (LEM), perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina. Los resultados mostraron que la muestra era apta en sus ensayos fisicoquímicos y coincidía completamente¹³ con el espectro característico del combustible automotor Grado 2, según la norma IRAM 6529-2.

1.17 Información orgánica y de dirección

Al momento del suceso, la aeronave se encontraba registrada a nombre del fabricante. Sin embargo, la posesión, según consta en el boleto de compra, estaba acreditada a dos particulares de la localidad de Metán. El hangaraje se realizaba en el aeródromo de Metán, y en el momento del suceso, los propietarios se encontraban tramitando la aeronavegabilidad y el cambio de titularidad.

El aeródromo se encuentra a dos kilómetros al noroeste de la ciudad de Metán (provincia de Salta), es privado, no controlado, y cuenta con una pista de tierra con orientación magnética de 04-22, de 900 metros de largo por 30 metros de ancho.

¹³ Según método espectrómetro IR por transformada de Fourier

1.18 Información adicional

La Circular de Asesoramiento (CA) 20-27 E emitida por la ANAC proporciona una guía recomendada para la certificación de aeronaves experimentales.

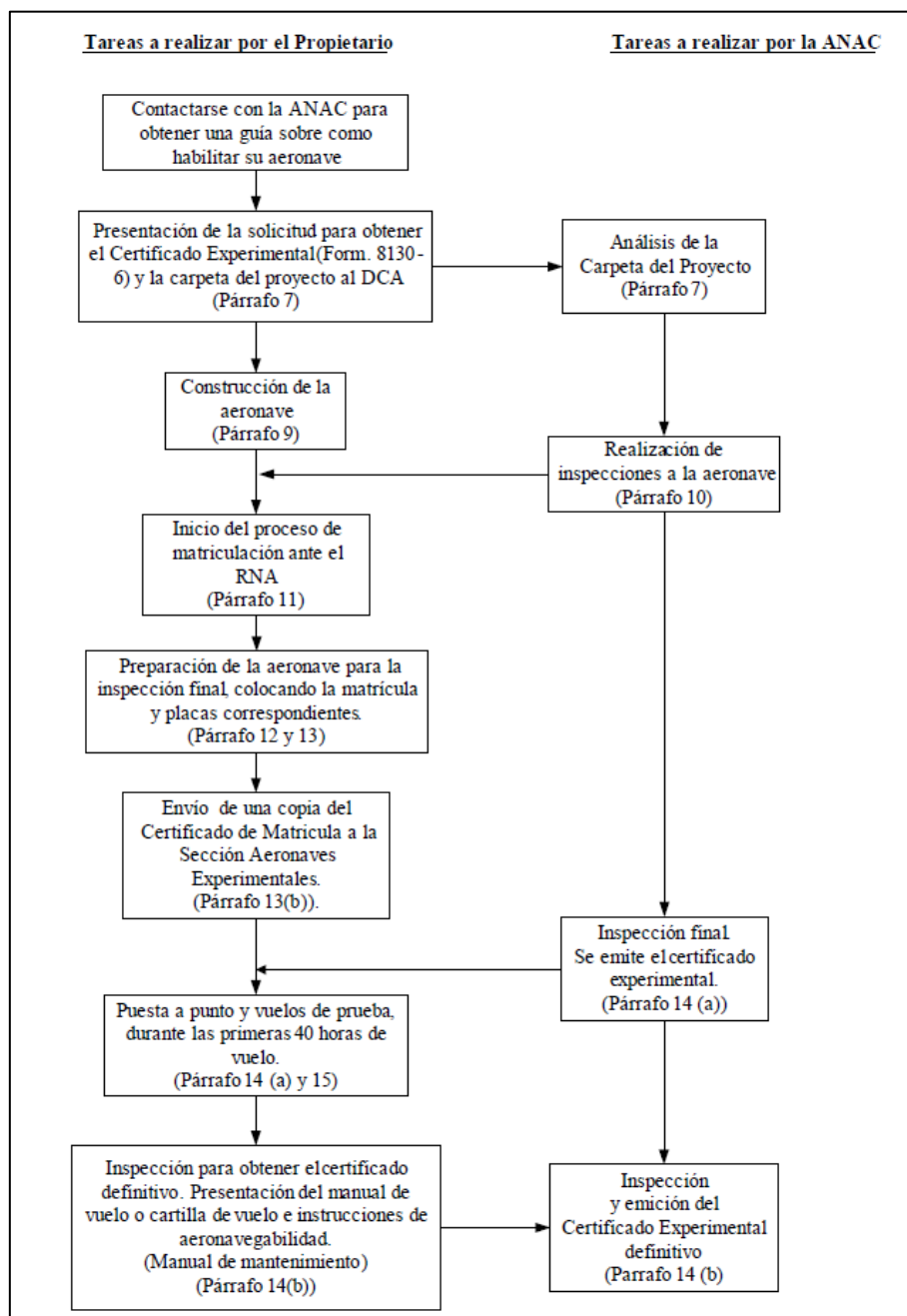


Figura 7. Proceso de habilitación de una aeronave experimental construida por un aficionado. Fuente: CA 20-27 E de la ANAC

En esta circular se detallan las etapas a seguir durante el proceso de certificación hasta la obtención del certificado de aeronavegabilidad definitivo de la aeronave. Dependiendo de la etapa de certificación en la que se encuentre la aeronave, existen limitaciones operativas específicas.

En particular, durante la Fase 1 del proceso, se establece el otorgamiento de un certificado experimental de duración limitada con el propósito de realizar ensayos de vuelo necesarios para lograr la aeronavegabilidad definitiva.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

2. ANÁLISIS

2.1 Introducción

En este análisis se examinaron diversos factores relacionados con el suceso, abarcando la planificación del vuelo, la mecánica del impacto, y la documentación de la aeronave. También se evaluaron las normas de aplicación en el proceso de certificación de aeronaves experimentales, con el fin de identificar elementos que puedan haber influido en el desarrollo del accidente.

2.2 Aspectos técnicos-operativos

Análisis del impacto

El relevamiento realizado durante la investigación de campo permitió constatar la ausencia de marcas de deslizamiento. Estos indicios sugieren una trayectoria de impacto con el terreno en un ángulo pronunciado. El estado en que quedó la aeronave indicó una elevada energía cinética al momento del impacto. Estas características, junto con la información recabada en entrevistas a testigos del accidente, son concordantes con una pérdida de control en vuelo durante el circuito de aproximación.

Condición de aeronavegabilidad

La aeronavegabilidad es la aptitud técnica y legal de una aeronave para ser operada de manera segura. Según la información recabada, se verificó que la aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad especial, con fecha de vencimiento el 22 de enero de 2020, cuyo propósito era que completara las 40 horas de vuelo requeridas en la fase 1 del proceso de certificación definitiva.

De acuerdo con los registros, la aeronave alcanzó las 40 horas de vuelo el 30 de noviembre de 2022. Sin embargo, la aeronavegabilidad estaba limitada a un radio de 40 km del aeródromo designado (Venado Tuerto, en este caso), por lo que la

realización de vuelos de prueba en el aeródromo de Metán excedía las limitaciones impuestas por el certificado.

Según la documentación de la aeronave, no se encontró evidencia de una gestión para la extensión del certificado de aeronavegabilidad o para la modificación del lugar de radicación de los vuelos de prueba. Por lo tanto, se infiere que la aeronave no se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad al momento del suceso.

No se identificaron factores técnicos que tuvieran una relación directa con el suceso. Las condiciones de peso y balanceo eran adecuadas para el vuelo. Si bien la aeronave no contaba con sistemas de registro de datos de vuelo, no se hallaron indicios de malfuncionamiento en los sistemas a bordo.

Un aspecto relevante es que algunas de las *performances* indicadas en el documento presentado como borrador del Manual de Vuelo correspondían a una motorización diferente a la instalada en la aeronave, así como a las especificaciones del manual utilizado en el proceso de certificación. La trazabilidad de la documentación de la aeronave durante su transferencia entre propietarios es un elemento clave como barrera defensiva.

Desempeño operativo

De acuerdo con la investigación, aproximadamente a las 14:20 horas, la aeronave despegó desde la pista 22, ascendió y efectuó un viraje a la izquierda, posiblemente para incorporarse al tramo inicial del circuito de aproximación, con el objetivo de aterrizar en la pista 04. La información recopilada a través de entrevistas, junto con las características del impacto, sugiere una probable pérdida de control en vuelo durante el viraje de básica a final.

Esta fase del vuelo implica riesgos inherentes debido a la baja velocidad relativa de la aeronave y a la posible influencia de componentes de viento que pueden afectar la estabilidad y el control. Por ello, es fundamental que la planificación se ajuste a las características de *performance* específicas de cada aeronave, ya que las condiciones de pérdida aerodinámica están determinadas por sus particularidades

constructivas. En ese sentido, una adecuada planificación previa en una barrera defensiva esencial para una operación segura.

En las entrevistas también se indicó que, aunque la aeronave estaba equipada con el instrumental requerido, a bordo no se contaba con una copia del Manual de Vuelo y no se realizó un *briefing* con los propietarios antes del vuelo. La familiarización de los pilotos con los sistemas y la *performance* especificada en el Manual de Vuelo es fundamental. Considerando que el piloto no tenía experiencia previa con esta aeronave, es razonable considerar que estos factores pudieron haber contribuido a una pérdida de control durante las maniobras de aproximación.

3. CONCLUSIONES

3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente

- ✓ La aeronave no se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad al momento del vuelo
- ✓ El piloto no se encontraba familiarizado con la aeronave
- ✓ La aeronave despegó desde la pista 22 del aeródromo de Metán y realizó un viraje a la izquierda, aparentemente con la intención de aproximar a la pista 04
- ✓ Es probable que, durante el viraje de básica a final, una pérdida de control de la aeronave haya derivado en el impacto contra el terreno

3.2 Conclusiones referidas a otros factores de riesgo de seguridad operacional identificados por la investigación

La investigación identificó un factor, sin relación de causalidad con el accidente, pero con potencial impacto en la seguridad operacional:

- ✓ El documento en calidad de borrador del Manual de Vuelo incluía valores de *performances* y pesos que diferían de la documentación presentada durante el proceso de certificación
-

4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La lección que surge de esta investigación que puede ser base de acciones por operadores y propietarios de aeronaves o de difusión y comunicación por la Administración Nacional de Aviación Civil son dos:

ASO AE-166-24

- ✓ Las aeronaves diseñadas y fabricadas por aficionados no están sujetas a un proceso de certificación que exija demostrar aspectos técnicos de diseño de acuerdo con una norma estándar. Por esta razón se remarca la importancia de asegurar la difusión de directrices claras y el continuo asesoramiento a los constructores aficionados, con el objetivo de promover prácticas seguras y mantener un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación experimental.

ASO AE-167-24

- ✓ La operación de aeronaves experimentales implica riesgos adicionales debido a las particularidades inherentes a cada diseño y su proceso de fabricación específico. Por esta razón, es esencial que los pilotos realicen una familiarización exhaustiva con los sistemas y las características de performance de la aeronave antes de sus primeros vuelos.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: LV-X676 - Informe de Seguridad Operacional

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 27 pagina/s.