

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-70581035--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o mal funcionamiento de sistema o componente (no grupo motor).
Robinson R44(RII), matrícula LV-KBH, Zona Rural, Carlos Bolívar, provincia de
Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 18/06/2023 21:00 (UTC)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

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. LV-KBH, Zona Rural, Carlos Bolívar, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

ÍNDICE

SOBRE LA JST	4
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	5
SOBRE EL INFORME PROVISIONAL	7

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.

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.

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 conexa.

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.

SOBRE EL INFORME PROVISIONAL

La JST divulgará el Informe de Seguridad Operacional (ISO) en el plazo más corto posible, preferentemente dentro de los 12 meses de ocurrido el suceso. No obstante, el grado de complejidad de la investigación del suceso puede implicar que el ISO demande más tiempo y que no resulte posible divulgarlo dentro este período. En estos casos, la JST difunde un Informe Provisional en cada aniversario del suceso, conforme lo establecido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) ratificado por Ley N.º 13.891.

El Informe Provisional brinda información actualizada respecto del suceso, agregando información pertinente a la ya comunicada en la notificación inicial y en el Informe Preliminar. Además, resume el estado de la investigación, sus avances y pormenores, las deficiencias de seguridad operacional detectadas y, cuando corresponda, las RSO anticipadas.

El presente Informe Provisional es confeccionado mediante la plataforma de la *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* (ECCAIRS), un sistema desarrollado por la Unión Europea para asistir a las diferentes autoridades responsables del transporte y de la investigación de accidentes e incidentes en la mejora de la seguridad operacional. El ECCAIRS permite, de manera estandarizada, recolectar, analizar y compartir información acerca de los sucesos en un formato compatible con el Sistema de Notificación de Accidentes/Incidentes de Aviación (ADREP).

Informe Provisional

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	Accident <i>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Factual</i>	
Día/hora UTC	<i>18/6/2023</i>	<i>21:00</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Zona Rural, San Carlos de Bolivar, Buenos Aires</i>	
Latitud	<i>36:14:28 South</i>	
Longitud	<i>61:08:28 West</i>	

Reseña del Vuelo

El 18 de junio de 2023 la aeronave matrícula LV-KBH, Robinson 44 operado por un propietario privado, despegó del lugar apto denunciado para operaciones de helicópteros (LADH) Don Osvaldo, (San Carlos de Bolívar, provincia de Buenos Aires) a las 20:40 horas con la intención de realizar un vuelo local de placer. Luego de unos 20 minutos de vuelo en condiciones meteorológicas visuales, durante vuelo crucero a 350 pies de altura y a una velocidad de 80 nudos, el piloto percibió vibraciones y el sonido de una alarma, en ese momento decidió realizar un aterrizaje de emergencia (autorrotación) en un campo no preparado. Al momento de realizar el flare, no pudo mantener el régimen de descenso controlado y tuvo un contacto brusco con el terreno, esto provocó que las palas impacten y corten el botalón (boom) de cola y ocasionó el vuelco de la aeronave. Como consecuencia del suceso la aeronave resultó con daños de importancia. El piloto y los pasajeros abandonaron la aeronave por sus propios medios y resultaron sin lesiones. La cabina no sufrió deformaciones. Los cinturones de seguridad de los asientos del piloto y pasajeros soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina (LADH N° 3.033 "Don Osvaldo")
Lugar de destino	Argentina (LADH N° 3.033 "Don Osvaldo")
Duración del vuelo	0,1 Hour(s)
Call sign	LV-KBH
Fase del vuelo	Landing

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	0	4	0	4
Total	0	0	0	4	0	4

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-KBH
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Destroyed
Fabricante/modelo	ROBINSON R44 (Raven I)
Categoría de aeronave	Rotorcraft Helicopter Small/light Helicopter Small Helicopter
Año de fabricación	2021
Número de serie	2647
PMD	997,9 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	

Horas totales	<i>172,6 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>MERLYN PRODUCTS LYCOMING-O540</i>
Número de serie	<i>L27983-40E</i>
Horas totales	<i>172,6 Hour(s)</i>
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	<i>1</i>
Fabricante	
Modelo	<i>C016-7</i>
Número de serie	<i>13645 13639</i>
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	2
Fabricante	
Modelo	C029-3
Número de serie	11801 11803
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	45 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Helicopter pilots Private pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información sobre el Personal

Edad	45 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Helicopter pilots Private pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Unknown		

<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>	
Totales	323,6 Hour(s)	Totales	323,6 Hour(s)
Últimos 90 días	37,6 Hour(s)	Últimos 90 días	37,6 Hour(s)
Últimas 24 horas	0,1 Hour(s)	Últimos 24 horas	0,1 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	No
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	Off aerodr > 10 km
Tipo de terreno	Level/flat
Elevación	311 ft
Tipo de superficie	Grass
Distancia recorrida	

Supervivencia

Supervivencia	No
Método de localización	
Estado del ELT	
Sist. de sujeción piloto	
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación *Non-Commercial Operations
Pleasure*

Tipo de planificación *Non-scheduled*

Operador *Argentina
Private Operator*

Tipo de operador *Private owner*

Estado de la Investigación

Estado de la investigación *- Análisis de la información sustraído de los resgistros de la EMU del Helicoptero
- Análisis de factores humanos
- Confeccion de Informe Final*

**Acciones correctivas /
Recomendaciones de
Seguridad Operacional** *No hay acciones correctivas y/o de mitigacion por el momento*