

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-100899257--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Contacto anormal con la pista, Robinson R66, matrícula LV-HVZ, Aeródromo Belén de Escobar, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 29/08/2023 15:50 (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. Accidente. LV-HVZ. Aeródromo Belén de Escobar, 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>ARC: Abnormal runway contact</i>
Categoría del suceso	
Instancia	<i>Factual</i>
Día/hora UTC	<i>29/8/2023</i> <i>15:50</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>
Nombre del lugar	<i>Ad. Belén de Escobar (PBA), Buenos Aires</i>
Latitud	<i>34:17:56 South</i>
Longitud	<i>58:47:55 West</i>

Reseña del Vuelo

El 29 de Agosto del año 2023 en el marco de un vuelo de inspección para la habilitación de un piloto de helicóptero a la aeronave Robinson R-66, el helicóptero matrícula LV-HVZ despegó del aeropuerto internacional de San Fernando provincia de Buenos Aires con cuatro personas a bordo (2 pilotos, a inspector y 1 pasajero). Durante el vuelo de inspección se dirigieron al aeródromo Belén de Escobar para realizar maniobras de práctica, al ejecutar una maniobra de autorotación, próximo a la cabecera de la pista 33 del, en el momento del flare, el helicóptero experimentó un contacto abrupto sobre la pista de césped y posteriormente un vuelco sobre su lado izquierdo. Como consecuencia de esto se experimentaron daños de importancia en el helicóptero mientras que sus ocupantes resultaron ilesos.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>SADF : San Fernando, Ba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>SADF : San Fernando, Ba</i>
Duración del vuelo	<i>0,5 Hour(s)</i>

Call sign	<i>LV-HVZ</i>
Fase del vuelo	<i>Manoeuvring</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Total en aeronave	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>4</i>
Total	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>4</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-HVZ</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>ROBINSON R66</i>
Categoría de aeronave	<i>Rotorcraft Helicopter Small/light Helicopter Small Helicopter</i>
Año de fabricación	<i>2017</i>
Número de serie	<i>0842</i>
PMD	<i>1225 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	
Horas totales	<i>477 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	
Certificado de aeronavegabilidad	

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	ROLLS-ROYCE (250-C300/A1)
Número de serie	RRE-200852
Horas totales	477 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	0 Hour(s)
Ciclos DURG	
Horas DUI	46 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	OTHER (Rotor ppal. - Robinson)
Modelo	
Número de serie	2019 / 20142
Horas totales	477 Hour(s)
Horas DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	2
Fabricante	OTHER (Rotor cola - Robinson)
Modelo	
Número de serie	1917 / 1912
Horas totales	477 Hour(s)
Horas DURG	

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad	43 Year(s)	Sexo	
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Helicopter pilots		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones			
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información sobre el Personal

Edad	65 Year(s)	Sexo	
Función a bordo	Co-pilot		
Tipo de licencia	Helicopter pilots Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones			
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	2628,6 Hour(s)	Totales	
Últimos 90 días	69,7 Hour(s)	Últimos 90 días	13,2 Hour(s)
Últimas 24 horas	0,5 Hour(s)	Últimas 24 horas	0,5 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>10 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>270 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>4 kt</i>
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>20 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	<i>0 m</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Sighting of occupants</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Other</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>La aeronave fue enviada a la fábrica en Estados Unidos. Allí el motor fue desacopado y llevado a las instalaciones de Rolls Royce para su inspección. A su vez la investigación se encuentra coordinando una reunión con el jefe de instructores del operador para compartir los hallazgos de la investigación.</i>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	<i>No aplica.</i>