

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2023-135571047--APN-DNISAE#JST

Suceso: Incidente

Título: Contacto anormal con la pista. AIRBUS HELICOPTERS EC-145, matrícula LQ-FKA, Campo no preparado, Villa Ojo de Agua, provincia de Santiago del Estero

Fecha y hora del suceso: 13/11/2023 23:15 (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. Incidente. LQ-FKA, Campo no preparado, Villa Ojo de Agua, provincia de Santiago del Estero. 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 PRELIMINAR.....	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 PRELIMINAR

El Informe Preliminar tiene como objetivo comunicar, en un plazo de 30 días posteriores al suceso, los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación. Esta información actualizada complementa la proporcionada en la notificación inicial del suceso.

El presente Informe Preliminar 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 Preliminar

Informe Preliminar

Datos del Suceso

File number	13557147/23	
Occurrence class	Incident	
Occurrence category	ARC: Abnormal runway contact	
Occurrence status	Preliminary	
UTC date/time	13/11/2023	23:15
State/area of occ	South America Argentina	
Location name	Campo no preparado, Villa Ojo de Agua, Santiago del Estero	
Latitude of occ	29:30:39 South	
Longitude of occ	63:41:46 West	

Reseña del Vuelo

<i>En un vuelo de traslado de personal de aviación general, en la fase de aterrizaje, la aeronave tuvo un contacto brusco con el terreno causando daños en la ballesta delantera del ski izquierdo.</i>

Información del Vuelo

Last departure point	Argentina SANE (SDE) : Santiago Del Estero, Se
Planned destination	Argentina Other (Campo no preparado, Villa Ojo de Agua)
Duration of flight	0,9 Hour(s)
Call sign	LQ-FKA
Flight phase	Landing



Lesiones al Personal

	Fatal	Serious	Minor	None	Unknown	Total
Total on ground	0	0	0	0	0	0
Total on aircraft	0	0	0	4	0	4
Grand total	0	0	0	4	0	4

Información de la Aeronave

Aircraft registration	<i>LQ-FKA</i>
State of registry	<i>Argentina</i>
Aircraft damage	<i>Minor</i>
Manufacturer/model	<i>AIRBUS HELICOPTERS (EC-145)</i>
Aircraft category	<i>Rotorcraft Helicopter Large Helicopter</i>
Year built	<i>2012</i>
Serial number	<i>9568</i>
Maximum t/o mass	<i>3585 kg</i>
Mass group	<i>2 251 to 5 700 kg</i>
Total cycles a/c	
Aircraft total time	
Maintenance docs	<i>Current</i>
Airworthiness cert.	<i>Valid</i>

Información del Motor

Engine position	
Manufacturer/model	<i>SAFRAN HELICOPTER ENGINES ARRIEL 1 Series (1E2)</i>
Engine serial number	<i>47451</i>
Time since new	
Engine cycles	
Time since overhaul	



Cycles since overhaul

Time since inspection

Información del Motor

Engine position

Manufacturer/model *SAFRAN HELICOPTER ENGINES
ARRIEL 1 Series (1E2)*

Engine serial number *47454*

Time since new

Engine cycles

Time since overhaul

Cycles since overhaul

Time since inspection

Información de la Hélice

Prop position *1*

Make of propeller *OTHER (AIRBUS HELICOPTER)*

Propeller model *B621M1002106/104*

Prop serial *6597*

Time since new

Time since overhaul

Time since inspection

Información de la Hélice

Prop position *2*

Make of propeller *OTHER (AIRBUS HELICOPTER)*

Propeller model *B621M1002106/104*

Prop serial *215*

Time since new

Time since overhaul



Time since inspection

Información de la Hélice

Prop position	3
Make of propeller	OTHER (AIRBUS HELICOPTER)
Propeller model	B621M1002106/104
Prop serial	2432
Time since new	
Time since overhaul	
Time since inspection	

Información de la Hélice

Prop position	4
Make of propeller	OTHER (AIRBUS HELICOPTER)
Propeller model	B621M1002106/104
Prop serial	6599
Time since new	
Time since overhaul	
Time since inspection	

Información de la Hélice

Prop position	5
Make of propeller	OTHER (AIRBUS HELICOPTER)
Propeller model	B641M1001101
Prop serial	5081
Time since new	
Time since overhaul	
Time since inspection	



Información de la Hélice

Prop position	6
Make of propeller	OTHER (AIRBUS HELICOPTER)
Propeller model	B641M1001101
Prop serial	5085
Time since new	
Time since overhaul	
Time since inspection	

Información sobre el Personal

Age	50 Year(s)	Gender	Male
Category	Pilot-in-command		
License type	Helicopter pilots Airline transport pilot		
License issued by	State of Registry		
Ratings	Held required rating		
Experience all a/c		Experience this a/c	
Experience all-90 days		Experience on a/c-90 d	
Experience all-24 hours		Experience on a/c-24 h	

Información sobre el Personal

Age	49 Year(s)	Gender	Male
Category	Co-pilot		
License type	Helicopter pilots Private pilot		
License issued by	State of Registry		
Ratings	Held required rating		
Experience all a/c		Experience this a/c	
Experience all-90 days		Experience on a/c-90 d	
Experience all-24 hours		Experience on a/c-24 h	



Información Meteorológica

Weather relevant	No
Weather conditions	VMC
Visibility	15 km
Light conditions	Night/dark
Wind description	Calm
Wind direction	140 Degree(s)
Wind speed	2 kt
Speed measured at	Surface
Wind gusts	No

Información sobre el Lugar del Suceso

Wreckage location	
Terrain type	Level/flat
Elevation terrain	1653 ft
Surface type	Grass
Length wreckage trail	
Rwy exit at	
Dist to exit	

Supervivencia

Survivability	Yes
Locating method	
ELB-A, ELT status	
Pilot restraint system	Upper body restraint used
Co-pilot restraint system	Upper body restraint
Escape time	



Información sobre el Operador

Operation type	<i>Non-Commercial Operations</i> <i>Other</i>
Schedule type	<i>Non-scheduled</i>
Operator	<i>Argentina</i> <i>Other (Dirección Provincial de Aviación)</i>
Operator type	<i>Government agency</i>

Líneas de Investigación

Descr factor subject	<i>Terrain conditions</i> <i>Field surface</i>
Factors justification	<i>Durante la fase de aterrizaje (aproximadamente a 3 metros de altura), la presencia de tierra en la superficie del terreno (campo de fútbol) generó que la tripulación perdiera de vista el terreno y el aterrizaje fué brusco.</i>