

**UNIDAD de**  
**ACCIDENTES e**  
**INCIDENTES**

**UAI-CETAC**

**Declaración provisional**  
**Al 27 de febrero del 2023**

**EXPEDIENTE EXP.**  
**CR-ACC-CO-01-2022**

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-BFA, fabricada por Piper Aircraft Inc., modelo PA-34-200T Seneca II, del operador comercial Prestige Wings S.A., ocurrido el 27 de febrero 2022 en el Aeródromo de Golfito (MRGF), en el distrito de Golfito, cantón de Golfito, Provincia de Puntarenas, Costa Rica.



## UTILIZACIÓN

El contenido de la presente declaración provisional es un documento exclusivamente técnico, que solo podrá utilizarse para propósitos de **prevención** y en ninguna circunstancia para efectos punitivos.

La conducción de la investigación está siendo efectuada por la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos del Consejo Técnico de Aviación Civil (UAI-CETAC), sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objetivo fundamental de ayudar a la prevención de los futuros accidentes e incidentes aéreos, las recomendaciones de seguridad operacional no tienen el propósito de generar presunción de culpa o responsabilidad, consecuentemente, el uso que se haga de esta declaración provisional para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos, asociados a la posible causa, puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.

Esta es la posición de la UAI-CETAC, en atención a las disposiciones de los RAC 13.3.1 y 13.8.6 del Gobierno de Costa Rica por la Ley No. 877 del 14 de Julio de 1947 y del artículo No. 140, incisos 03 y 18 de la Constitución Política y ratificado por la Ley General de Aviación Civil No. 5150 del 14 de mayo de 1973, el Convenio de Chicago de 1944 y la Norma 3.1 del Anexo 13 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

## OBJETIVO

El único objetivo de la Investigación de Accidentes o Incidentes de Aviación es la prevención de futuros accidentes e incidentes.

El propósito de esta actividad **No** es determinar la culpa o la responsabilidad jurídica.

## **Declaración provisional al 27 de febrero del 2023**

---

---

**Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-BFA, fabricada por Piper Aircraft Inc., modelo PA-34-200T Seneca II, del operador comercial Prestige Wings S.A., ocurrido el 27 de febrero 2022 en el Aeródromo de Golfito (MRGF), en el distrito de Golfito, cantón de Golfito, Provincia de Puntarenas, Costa Rica**

## Abreviaturas

**CETAC:** Consejo Técnico de Aviación Civil.

**IIC:** Investigador a Cargo (Investigator in Charge).

**MRGF:** Aeródromo de Golfito.

**MRPV:** Aeropuerto Int. Tobías Bolaños Palma

**NTSB:** Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (National Transportation Safety Board)

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.

**RAC 13:** Reglamento Aeronáutico Costarricense sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación

**UAI:** Unidad de Accidentes e Incidentes.

**UTC:** Tiempo Universal Coordinado (Universal Time Coodinated)

**VFR:** Reglas de vuelo visual (Visual Flight Rules)

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Domingo 27 de febrero 2022 a las 07:35 a.m. hora local (13:35 UTC).
Lugar	Aeródromo de Golfito (MRGF).

**AERONAVE**

Matrícula	TI-BFA.
Tipo de Modelo	Piper PA-34-200T, Piper Seneca II.
Explotador	Prestige Wings S.A.

**MOTOR**

1.Marca - Tipo y Modelo	Continental Motors. Model: LTSIO-360EB21 / Serial: 826813-R
2.Marca - Tipo y Modelo	Continental Motors. Model: LTSIO-360EB12 / Serial: 807813-R

**HÉLICE**

1.Marca - Tipo y Modelo	Hartzell Propeller. Model: PHC-C3YF-2KUF / Serial: EB4317A
2.Marca - Tipo y Modelo	Hartzell Propeller. Model: PHC-C3YF-2LKUF / Serial: EB6335B

**TRIPULACIÓN**

Posición	Piloto
Genero	Masculino
Edad	44 años
Licencia	Piloto comercial de avión

**LESIONES**

	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
<b>Mortales</b>	00	00	00	00
<b>Graves</b>	00	00	00	00
<b>Leves</b>	00	00	00	00
<b>Ninguna</b>	<b>01</b>	<b>01</b>	00	<b>02</b>

**DAÑOS**

Aeronave	Menores en su tren de aterrizaje y flap izquierdo, hélice y ala izquierda.
Otros daños	Leves cortes de hélice y derrames de aceites a la pista del aeródromo.

**DATOS DE VUELO**

Tipo de operación	Comercial – Chárter.
Fase de vuelo	Aterrizaje.

**DECLARACIÓN PROVISIONAL**

Fecha de declaración	27 de febrero del 2023
----------------------	------------------------

**Declaración Provisional TI-BFA CR-ACC-CO-01-2022 al 27 de febrero 2023**

## 1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El día domingo 27 febrero de 2022 aproximadamente a las 07:35 hora local (13:35 UTC), la aeronave matrícula TI-BFA, Marca Piper, modelo Seneca II PA-34-200T, número de serie 34-7870349, realizando un vuelo local comercial, desde el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (MRPV) al Aeródromo de Golfito (MRGF) con un tripulante y un pasajero a bordo, al momento del aterrizaje por la Pista 31 el cual aparentemente transcurrió con normalidad, sin embargo, a los 600 metros de recorrido de pista en el momento en que el piloto hace su parada y procede a realizar la maniobra en tierra de giro de 180° sobre la pista activa, el tren de aterrizaje principal izquierdo colapsa, por lo cual la aeronave pega la hélice del motor izquierdo contra el asfalto, la llanta se suelta dañando los flaps del ala izquierda. El evento se dio con luz diurna, en condiciones de vuelo VFR, sin lluvia.

### Lesiones a personas

El piloto y su único pasajero abordó, no sufrieron lesiones y logran salir por sus propios medios.

### Daños a la aeronave

La aeronave tuvo daños menores, en su tren izquierdo, hélice izquierda, en su ala izquierda y el flap izquierdo. No hay evidencia de fuego antes ni después del impacto.

## 2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

En el sitio del accidente se realizó una inspección visual de los restos de la aeronave, en donde se evidencia el impacto de las hélices contra la superficie de la pista activa, se levantó el croquis de la trayectoria de la aeronave sobre la pista, como también la determinación de daños a la aeronave y a la superficie de la pista activa del aeródromo.

Asimismo, a la parte afectada del tren de aterrizaje se le va a efectuar un análisis de laboratorio en la NTSB de los Estados Unidos de América, para determinar las causas endémicas de la fractura de este componente.

La investigación se encuentra a un 30% para su conclusión.

## 3. PRÓXIMAS ACCIONES

El Capítulo 1 del Proyecto del Informe Final (Información sobre los Hechos) se encuentra en desarrollo por parte de los investigadores de la UAI-CETAC; asimismo, se está a la espera de realizar una contratación administrativa para el embalaje y envío del componente del tren afectado a los laboratorios de la NTSB en Washington, finalizada esa sección factual se continuará trabajando con los Capítulos 2 (Análisis), 3 (Conclusiones) y 4 (Recomendaciones de Seguridad Operacional) que se trabajarán de manera grupal entre los investigadores de accidentes aéreos de la UAI-CETAC y los especialistas en las áreas pertinentes que sean requeridos, una vez finalizado se le hará una revisión por parte de la jefatura de accidentes UAI-CETAC, que a su vez es el IIC, para luego trasladar el Proyecto del Informe Final al CETAC para su aprobación, con la aprobación del CETAC se remitirá a los Estados para comentarios y observaciones como lo estipula el Anexo 13 de la OACI y el RAC 13; posterior a las observaciones, si existiesen, se remite al CETAC para una nueva aprobación y si no hubiera comentarios u observaciones, el Informe Final se publicará en la página web [www.dgac.go.cr](http://www.dgac.go.cr) para que sea dominio público.

El caso continúa en investigación

**Declaración Provisional TI-BFA CR-ACC-CO-01-2022 al 27 de febrero 2023**