

UNIDAD de ACCIDENTES e INCIDENTES AÉREOS

UAI-CETAC

Declaración provisional
Al 22 de agosto del 2024

EXPEDIENTE
CR-A-C-05-2018

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-BDH, fabricada por Piper Aircraft, modelo PA-34-200T, operada por Heli Servicios Aerobell S.A, ocurrido el 22 de agosto del 2024 en en las cercanías de Aeródromo de Arenal (MRAN) Loma Linda, Peñas Blancas, San Ramón, Alajuela, Costa Rica.



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA

CETAC



UAI

UTILIZACIÓN

2

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 U.A.I., 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 Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos del Consejo Técnico de Aviación Civil (AIA-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 TI-BDH CR-A-C-05-2018 al 22 de agosto del 2024



Declaración provisional al 22 de agosto del 2024

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-BDH, fabricada por Piper Aircraft, modelo PA-34-200T, operada por Heli Servicios Aerobell S.A, ocurrido el 22 de agosto del 2024 en las cercanías de Aeródromo de Arenal (MRAN) Loma Linda, Peñas Blancas, San Ramón, Alajuela, Costa Rica.



Abreviaturas

AIA: Autoridad de Investigación de Accidentes (UAI-CETAC)

AIG: Accident Investigación Group

ELT: Emergency Locator Transmitter

IIC: Investigador a Cargo (Investigator in Charge).

MRAN: Aeródromo de la Fortuna (San Carlos, Alajuela)

MRPV: Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Nm: Millas Náuticas (Nautical Miles)

NTSB: (Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de los E.E.U.U.)

UNICOM: Comunicaciones Integradas Universales (universal communications).

UTC: Tiempo Universal Coordinado (Universal Time Coordinated).

VFR: Reglas de Vuelo Visual (Visual Flight Rules).



RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	22/08/2018 09:04 a.m. (15:04 U.T.C.)
Lugar	Cercanías de Aeródromo de Arenal (MRAN) Loma Linda, Peñas Blancas, San Ramón, Alajuela

AERONAVE

Matrícula	TI-BDH
Tipo de Modelo	Piper Aircraft PA-34-220T Seneca III
Explotador	Heli Servicios Aerobell S. A

MOTORES

Marca - Tipo y Modelo	Continental Motors #1. Model: TSIO 360KB 10B / Serial: 1011163
Marca - Tipo y Modelo	Continental Motors #2. Model: TSIO 360KB 10B / Serial: 1011164

TRIPULACIÓN

		Piloto
Genero		Masculino
Edad		36
Licencia		Comercial (A)

LESIONES

	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	01	00	00	01
Graves	00	00	00	00
Leves	00	00	00	00
Ninguna	00	00	00	00

DAÑOS

Aeronave	Mayores
Otros daños	Árboles derribados por la aeronave en zona montañosa

DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Comercial
Fase de vuelo	Ruta– Descenso

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de declaración	22 de agosto de 2022
----------------------	----------------------

Declaración Provisional TI-BDH CR-A-C-05-2018 al 22 de agosto del 2024



1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El miércoles 22 de agosto del año 2018, aproximadamente al ser las 08:42 am LT (14:42 UTC), en horas diurnas, la aeronave matrícula TI-BDH, fabricada por Piper, modelo PA-34-220T Seneca III, operada por Heli Servicios Aerobell S. A., durante un vuelo comercial con un tripulante a bordo, despegó del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (MRPV) con destino al Aeródromo de Arenal (MRAN), con el fin de recoger pasajeros, estimando su llegada a su destino final a las 09:04 am (15:04 UTC), sin embargo desde las 09:00 horas se pierde contacto radar y se activa el ELT de la aeronave.

Después de que se inició la búsqueda de la aeronave, horas después, se logra localizar la aeronave siniestrada, aproximadamente a 7 millas al Sur del Aeródromo de Arenal en la Fortuna de San Carlos, cerca de Loma Linda, de Peñas Blancas de San Ramón de la Provincia de Alajuela en el Cerro conocido como El Burrito a 3.500 pies sobre el terreno.

Lesiones a personas

El Piloto único ocupante fallece en el lugar del accidente.

Daños a la Aeronave

La aeronave sufrió daños estructurales mayores, sus motores se desprenden durante la colisión contra el terreno, la cabina del piloto queda totalmente destruida, el empenaje y las alas se desprenden y se desintegran, no hubo fuego.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en el estudio y análisis de las condiciones meteorológicas en el momento del evento, las cuales no eran favorables para un vuelo VFR, posterior al rescate de los restos de la aeronave se resguardaron ambos motores y hélices.

Ya se efectuó los análisis de ambos motores, en las instalaciones del fabricante, esto fue realizado el pasado noviembre 2021 y se recibió el respectivo informe del análisis en el 2022.

La investigación se encuentra a un 85% para su conclusión.

Declaración Provisional TI-BDH CR-A-C-05-2018 al 22 de agosto del 2024

3. PRÓXIMAS ACCIONES

Se va a requerir un compromiso de la alta gerencia del CETAC para que nombre la jefatura vacante o dote de personal necesario para ejercer las funciones como IIC, ellos continuarán con la redacción de los capítulos 2 y 3 del Proyecto de Informe Final, además del capítulo 4 formulación de recomendaciones de seguridad operacional, si el caso lo amerita, para con ello finalizar la investigación de este caso.

Si no se logra, contar con el personal calificado y la jefatura, el caso estará en lista de espera hasta que se solucione por parte de la alta gerencia del CETAC o el ministro de Transportes que funge como presidente del CETAC.

Posteriormente a la dotación de la jefatura y el personal requerido para los roles de IIC, se continuara con la finalización del Proyecto de Informe final se hará una contratación para realizar una corrección en filología española, para remitirlo al CETAC para su aprobación y cuando esté aprobado se hará otra contratación para la traducción al idioma inglés, para luego remitirlo a la NTSB, para sus observaciones como lo estipula el Anexo 13 de la OACI y el RAC 13; posterior a las observaciones de la NTSB, si existiesen se remite al CETAC nuevamente para su nueva aprobación y si no hubiesen comentarios u observaciones, el Informe Final se publicará en la página web para que sea dominio público.

El caso continúa en investigación.