

UNIDAD de ACCIDENTES e INCIDENTES AÉREOS

UAI-CETAC

Declaración provisional

Al 28 de abril del 2025

EXPEDIENTE

CR-ACC-CO-01-2023

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-BJX, fabricada por Leonardo Agusta Westland, modelo AW-109E, operada por Helicópteros del Norte S.A, ocurrido el 28 de abril del 2023 a 3.94 Nm al sur del Aeropuerto Int. Daniel Oduber Quirós (Finca de CATSA), cantón Liberia, Provincia de Guanacaste, Costa Rica.



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA

CETAC



UAI-CETAC

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 al 28 de abril del 2025

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-BJX, fabricada por Leonardo Agusta Westland, modelo AW-109E, operada por Helicópteros del Norte S.A, ocurrido el 28 de abril del 2023 a 3.94 Nm al sur del Aeropuerto Int. Daniel Oduber Quirós (Finca de CATSA), cantón Liberia, Provincia de Guanacaste, Costa Rica.



Abreviaturas

ANSV: Agencia de seguridad para el vuelo ITALIA

CATSA: Central Azucarera del Tempisque Sociedad Anónima

IIC: Investigador a Cargo (Investigator in Charge).

MRLB: Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

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.)

TSB: (Junta de la seguridad del transporte Aéreo de Canadá)

UAI: Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos (UAI-CETAC).

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	28/04/2023 14:10 hrs (20:10 hrs U.T.C.)
Lugar	Finca de CATSA, Liberia a 3.94 Nm al sur del Aeropuerto Int. Daniel Oduber Quirós, provincia de Guanacaste, Costa Rica.

AERONAVE

Matrícula	TI-BJX
Tipo de Modelo	Agusta Westland AW-109 E
Explotador	Helicópteros del Norte S.A (HELINORTE S, A)

MOTORES

Marca - Tipo y Modelo	Pratt & Whitney-Reactor/Turbine-PW206C
-----------------------	--

TRIPULACIÓN

Posición	Piloto al mando
Genero	Masculino
Edad	41 años
Licencia	Piloto Comercial (H)

LESIONES

	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	00	00	00	00
Graves	01	00	00	01
Leves	00	01	00	01
Ninguna	00	04	00	04

DAÑOS

Aeronave	Mayores
Otros daños	Ninguno

DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Comercial helicóptero
Fase de vuelo	En Ruta

Fecha de declaración	28 de abril del 2025.
----------------------	-----------------------



1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El viernes 28 de abril de 2023, aproximadamente a las 20:10 U.T.C. (02:10 p.m.), la aeronave matrícula TI-BJX, Agusta Westland AW-109E, en horas diurnas, con 6 ocupantes a bordo (el piloto y cinco pasajeros) se accidenta aproximadamente a 3.94 Nm al sureste del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós (MRLB) en una finca propiedad de la Central Azucarera del Tempisque S.A (CATSA), en Liberia, Guanacaste, en una operación comercial de Helicópteros del Norte S.A. (Helinorte). El helicóptero despegó del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños (MRPV) con destino al sector de Roca Bruja, en playa Naranjo, Guanacaste.

A unas 3 millas náuticas al sur del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós en Liberia, próximo a cruzar trayectoria para posterior aterrizar en Roca Bruja, punto de destino del vuelo, el helicóptero realiza una guiñada abrupta hacia la izquierda y comienza a caer sin control, precipitándose al suelo.

El Cuerpo de Bomberos y ocho ambulancias de la Cruz Roja se desplazaron al sitio de la emergencia para atender a los afectados.

La aeronave presenta daños mayores y el evento se produce con luz diurna en condiciones VFR.

Lesiones a personas

Los seis ocupantes de la aeronave sobrevivieron, se reportaron 4 ocupantes ilesos y 2 ocupantes (Piloto y acompañante de cabina) que fueron trasladados al centro médico.

Daños a la aeronave

La aeronave resulta con daños mayores (destruida), sufrió fuertes daños estructurales, no hubo fuego antes ni posterior al impacto.



2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en el estudio y análisis de diferente material fotográfico, video gráfico, acerca de las huellas y restos encontrados en la escena del accidente, también se espera contar con la información que se obtendrá de la futura revisión, apertura y análisis de los motores en la fábrica de Pratt & Whitney y de otros componentes que serán también enviados al fabricante Leonardo-Agusta, toda esta información de datos que se tienen más los que se esperan ser recopilados ayudaran en el proceso investigativo de esta Unidad de Accidentes Aéreos (UAI-CETAC).

El equipo de investigadores inicialmente enviaron la solicitud de tramitación del envío de todos los componentes a la ejecutora presupuestaria asignada a la UAI-CETAC, pero se llegó a la conclusión que para poder continuar el trámite, también se va a requerir la designación de la Jefatura de accidentes para que le dé continuidad al trámite, por lo cual se está a la espera que la administración designe finalmente a la jefatura y así la ejecutora presupuestaria finalice con el proceso para que sean enviados a los diferentes laboratorios de los fabricantes de esos componentes.

Sobre los componentes sospechosos la mayoría se han resguardado en la UAI-CETAC porque van a requerir que se les realice un análisis profundo en los laboratorios de los diferentes fabricantes, exceptuando ambos motores que están bajo resguardo en una bodega privada por parte del operador, por falta de instalaciones seguras en la UAI-CETAC

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. También es necesario el personal administrativo que pueda realizar las compras para el envío de componentes para análisis fungiendo como directores de compras.

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 TSB, y a la Agencia de Investigación de Italia, para sus observaciones como lo estipula el Anexo 13 de la OACI y el RAC 13; posterior a las observaciones de la NTSB, TSB y de la Agencia de Investigación de Italia , 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.