U NIDAD de

A CCIDENTES e

I INCIDENTES AÉREOS

UAI-CETAC

Declaración provisional

Al 18 de setiembre del 2024

EXPEDIENTE

CR-A-C-05-2018

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-BGH, fabricada por Bell Textron, modelo B47G-2, operada por Heligreen of Costa Rica S.A., ocurrido el 18 de setiembre del 2017 en Finca El Sierpe, Cantón de Pococí, Costa Rica.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES | GOBIERNO DE COSTA RICA | CETAC

UAI

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 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 Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos del Consejo Técnico de Aviación Civil (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 13al 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 18 de setiembre del 2024

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-BGH, fabricada por Bell Textron, modelo B47G-2, de uso agrícola, el 18 de setiembre de 2017, en la Finca El Sierpe, Cantón de Pococí, de la Provincia Limón,

Abreviaturas

UAI: Unidad de Accidentes e Incidentes.

CETAC: Consejo de Técnico de Aviación Civil.

IIC: Investigador a Cargo (Investigator in Charge).

MRAO: Aeródromo Aero Tortuguero.

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

P/N: Número de Parte (Part Number).

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

S/N: Número de serie (Serial Number).

USA: Estados Unidos de America (United States of America).

UTC: Tiempo Universal Coordinado (Universal Time Coordinated).

VFR: Reglas de Vuelo Visual.

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	18 de setiembre del 2017 01:00 p.m. (19:00 U.T.C.).
Lugar	Lugar Finca El Sierpe en el Cantón de Pococí, Provincia Limón, Costa Rica.

AERONAVE

Matrícula	TI-BGH.
Tipo de Modelo	Bell Textron 47G-2 (Ala Rotativa).
Explotador	HELIGREEN OF COSTA RICA S.A.

MOTORES

Marca - Tipo y Modelo	**Lycoming VO-435A1F**

TRIPULACIÓN

	Piloto
Posición Piloto al Mando	Posición Piloto al Mando
Genero Masculino	Género Masculino
Edad 56 años	Edad 56 años

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 (Destruida).**
Otros daños	Ambiente (menores), plantas de banano, derrame de combustible y de químico en el terreno.

DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Agrícola-Trabajos Aéreos –Restricto.
Fase de vuelo	En ruta.

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de declaración	18 de setiembre de 2024

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El día lunes 18 de setiembre de 2017, al ser las 01:00 p.m. (19:00 UTC), la aeronave de ala rotativa (Helicóptero), matrícula TI-BGH, Bell 47G-2, número de serie 1459, operada por Heligreen of Costa Rica S.A., se encontraba realizando trabajos aéreos de aplicación agrícola desde el Aeródromo Aero Tortuguero (MRAO); cuando procedía a realizar su tercera aplicación a la Finca El Sierpe (Lomas de Platanillo 3) al parecer tiene algún tipo de emergencia y la aeronave se desploma súbitamente y al pegar su rotor principal con las plantas de banano, se produce un efecto torque que hace que el helicóptero se accidente dentro de un canal de una plantación de banano. El evento sucedió con luz diurna bajo reglas de vuelo VFR.

El único ocupante de la aeronave (piloto) de nacionalidad costarricense falleció en el sitio del accidente por la fuerza del impacto.

No hay evidencia de fuego antes, ni después del impacto.

Lesiones a personas

El Piloto único ocupante fallece en el lugar del accidente.

Daños a la Aeronave

La aeronave sufrió daños estructurales mayores, la cabina de pilotaje quedo destruida, el rotor principal quedo alojado en una zanja y sufrió daño en su estructura durante la colisión contra el terreno, el rotor de cola quedo en posición vertical y no hubo fuego.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en el estudio y análisis de diferente material fotográfico acerca de las huellas y restos encontrados en la escena del accidente, de los datos recopilados de la información entregada por diversas fuentes a esta Autoridad Investigativa. Se resguardaron todos los restos del helicóptero para sus respectivos análisis.

Al motor de la aeronave modelo VO-435A1F se le realizaron las inspecciones y el despiece total, esto fue realizado el 26 y 27 de marzo del 2019, en las instalaciones de la fábrica Lycoming, ubicada en Pennsylvania, U.S.A. Se contó con la participación de un representante acreditado de la NTSB para evidenciar presencialmente el análisis, posteriormente esta entidad investigativa nos otorgó el reporte correspondiente.

Después de varios retrasos involuntarios de orden presupuestario, se continuó con el proceso de investigativo, analizando varios componentes o partes del 21 al 25 febrero del 2022, en las instalaciones de Scott Helicopters, en LeSueur, Minnesota, U.S.A. con representación de la jefatura de la AIA-CETAC.

En Scott Helicopters se dieron los análisis de laboratorio de los siguientes componentes o partes:
1)Transmisión P/N: 47-620-600-27, S/N: B12-117.2.
2) Manual hydraulic servo cylinder, P/N: 103650-6, S/N: 8546.
3) Manual hydraulic servo cylinder, P/N: 103650-6, S/N: 9981.
4) Valve HYD irreversible, P/N: 4050, S/N: 7503.
5) Valve HYD irreversible, P/N: 4050, S/N: A452.
6) Caja de 90° P/N: 47961009101, S/N: A135049.
7) Servicio de aceite (tanque pequeño blanco).

Scott Helicopters ya entregó el reporte correspondiente de estos análisis a esta Autoridad. La investigación se encuentra con un avance del 75% para su conclusión.

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, 3 del Proyecto de Informe Final, además del capítulo 4. Formulación de recomendaciones de seguridad operacional, así como de la revisión por parte del IIC para luego remitirlo al CETAC para su debida aprobación y reenviarlo a los Estados involucrados para comentarios u observaciones, como lo estipula el RAC 13 y el Anexo 13 de la OACI, posterior a las observaciones, 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 www.dgac.go.cr con carácter público.

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 quien funge como presidente del CETAC.

Posteriormente a la dotación de la jefatura y el personal requerido para los roles de IIC, se continuará con la finalización del Proyecto de Informe final. Si amerita, 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 www.dgac.go.cr con carácter para que sea dominio público.

El caso continúa en investigación.