
UNIDAD DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES



BOLETÍN INFORMATIVO 2006

Elaborado por: JAAH

INDICE

Sección	Contenido	Página
Capítulo I	General	3
1.1	Introducción	4
1.2	Abreviaturas	5
1.3	Definiciones	6
Capítulo II	Cuadros y Gráficos	8
2.1	Eventos del año	9
2.2	Factores causales de accidentes	9
2.3	Accidentes por tipo de aeronave	10
2.4	Accidentes por lugar	10
2.5	Lesiones físicas a personas	11
2.6	Accidentes por tipo de operación	11
2.7	Accidentes por mes	12
2.8	Accidentes por marca de nacionalidad	12
2.9	Accidentes por fase de operación	13
Capítulo III	Resumen de Informes Técnicos	14
3.1	TI-BAF	15
3.2	N5985C	16
3.3	TI-ABQ	17
3.4	TI-BAC	18
3.5	TI-BAI	19
3.6	TI-AVG / TI-AIK	20
3.7	TI-AUU	21
3.8	TI-FTA	22
3.9	N5027V	23
3.10	TI-AVM	24
3.10	TI-BAH	25
3.12	UL TI-042	26

CAPÍTULO I GENERAL

1.0 Introducción

Se considera la aviación como el medio de transporte más rápido, seguro y eficaz, tanto en el transporte de pasajeros, como carga y correo, aportando beneficios a la actividad nacional e internacional con vuelos regulares y no regulares, con operaciones que contribuyen al desarrollo nacional.

El boletín sirve de información a la comunidad aeronáutica y a la población en general. Mediante el análisis de la información recopilada y resumida en cuadros y gráficos, se podrá visualizar el comportamiento y las tendencias en la ocurrencia de los accidentes durante el año 2006, permitiendo al operador aplicar en sus programas de prevención valiosas herramientas la detección, supresión o prevención de peligros. Esto permitirá localizar las fallas latentes y/o peligros inminentes para minimizarlos al máximo, asegurando la prevención de accidentes e incidentes por la misma causa, único objetivo de la investigación.

Es necesario que el operador implemente programas de prevención de accidentes aéreos, que los considere una inversión que trae consigo una ventaja competitiva. La proactividad permite conocer las operaciones sub-estándares y mejorar el sistema combinando esfuerzos en pro de la seguridad operacional.

Durante este año se produjo un leve aumento en cantidad de accidentes con respecto al año pasado, dos eventos más para ser exactos, sin embargo un fuerte descenso en el total de incidentes con respecto año anterior produciéndose solo 6 incidentes en contraste de los 16 incidentes de año pasado.

2.0 Abreviaturas

A/N:	Aeronave
ATP:	Piloto de Transporte (Airline Transport Pilot)
CETAC:	Consejo Técnico de Aviación Civil
CFIT:	Impacto contra el terreno sin pérdida de control
CVR:	Grabador de Voces de Cabina
DGAC:	Dirección General de Aviación Civil
FDR:	Registrador de datos de vuelo
GPS:	Sistema global de posición
IC:	Investigador a Cargo
IFR:	Reglas de vuelo por instrumento
IMC:	Condiciones Meteorológicas para Vuelo por Instrumentos
MRPV:	Tobías Bolaños
MROC:	Juan Santamaría
NDB:	Radiofaro no direccional
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional.
SAR:	Búsqueda y Salvamento
UIA:	Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes
USAE:	Unidad de Servicios Aeronáuticos
UTC:	Tiempo universal coordinado
VFR:	Reglas de vuelo visual
VMC:	Condiciones Meteorológicas para vuelo visual

3.0 Definiciones

Accidente de Aviación:

Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) Cualquier persona muere sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:¹

- hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- por exposición directa al chorro de un reactor

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondido fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) la aeronave sufre daños o roturas que:

- afectan adversamente sus resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos dala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.²

Se incluyen en esta definición los accidentes de paracaídas y los accidentes ocasionados por el uso de grupos moto-propulsores, así como accidentes ocasionados por el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

¹ Nota: Toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

² Nota: Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Estado del suceso:

Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

Estado de Matrícula:

Estado en el cual está matriculada la aeronave

Incidente de Aviación:

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Incidente Grave:

Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

Nota: La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Investigador a Cargo:

Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación y del reporte preliminar y final de accidente e incidente.

Lesión Fatal:

Toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente.

Lesión Grave:

Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; ocasionare la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de
- b) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- c) ocasionare la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- d) ocasiones laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- e) ocasiones daños a cualquier órgano interno; o
- f) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- g) sea imputable al contacto, comprobado, son sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

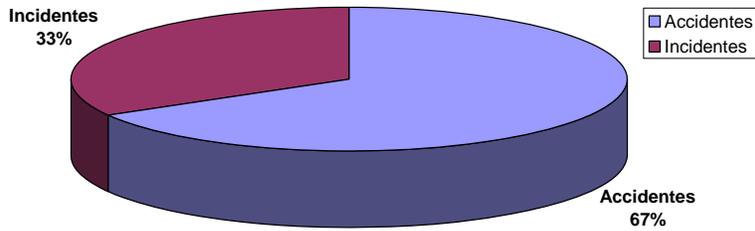
Capítulo II

Cuadros y Gráficos

2.1 Eventos año 2006

Eventos del Año 2006

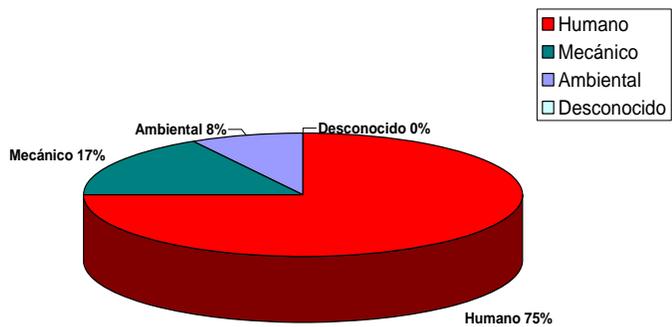
Cuadro # 1	
Eventos año 2006	
Accidentes	12
Incidentes	6
Total	18



2.2 Factores causales de accidentes

Factores Causales 2006

Cuadro # 2	
Factor Causal de Accidentes	
Humano	9
Mecánico	2
Ambiental	1
Desconocido	0
Total	12

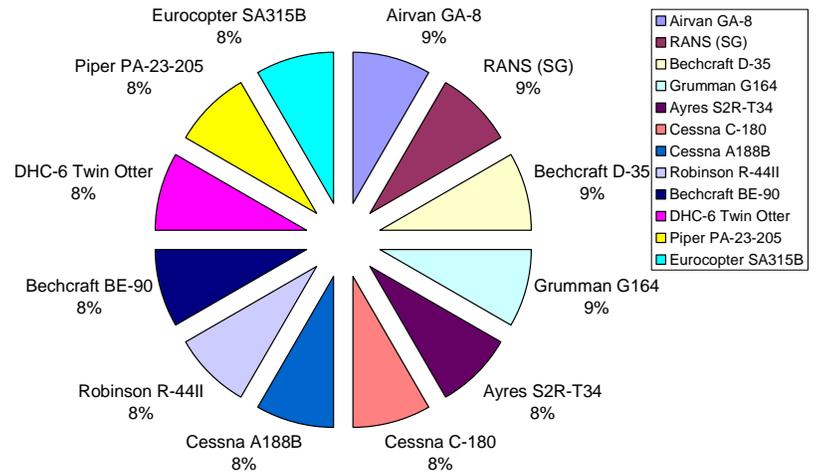


2.3 Accidentes por tipo de aeronave

Cuadro # 3

Tipo de A/N	Cantidad
Airvan GA-8	1
RANS (SG)	1
Bechcraft D-35	1
Grumman G164	1
Ayres S2R-T34	1
Cessna C-180	1
Cessna A188B	1
Robinson R-44II	1
Bechcraft BE-90	1
DHC-6 Twin Otter	1
Piper PA-23-205	1
Eurocopter SA315B	1
Total	12

Gráfico 4 Accidentes por tipo de aeronave

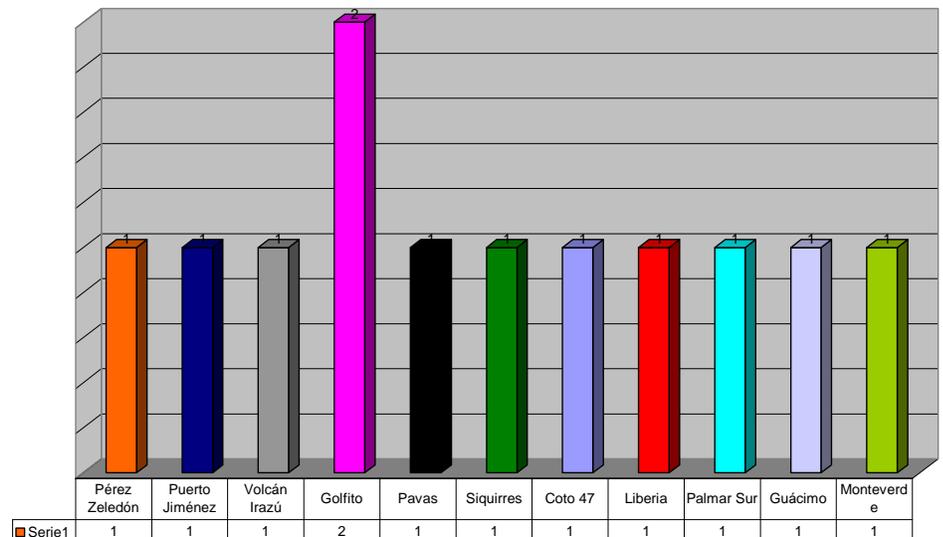


2.4 Accidentes por lugar

Cuadro # 4

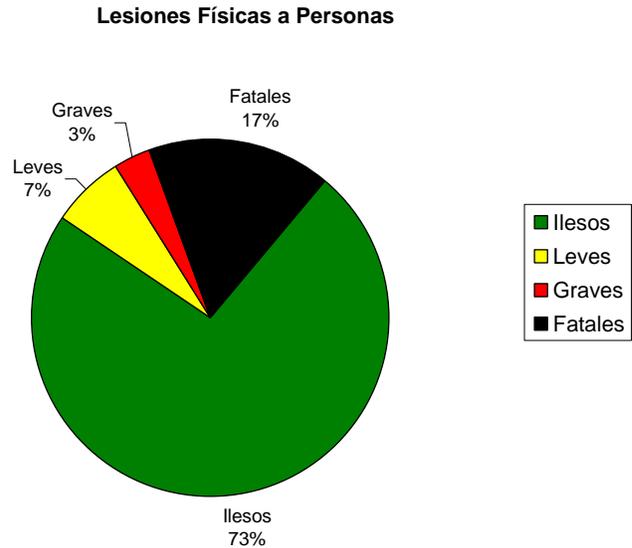
Lugar	Cantidad
Pérez Zeledón	1
Puerto Jiménez	1
Volcán Irazú	1
Golfito	2
Pavas	1
Siquirres	1
Coto 47	1
Liberia	1
Palmar Sur	1
Guácimo	1
Monteverde	1
Total	12

Accidentes por lugar 2006



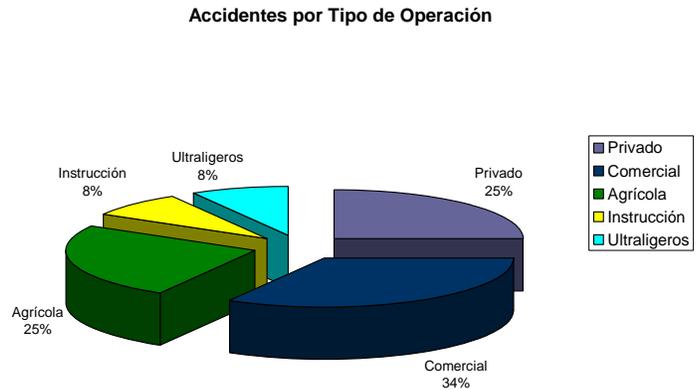
2.5 Lesiones físicas a personas

Cuadro # 5	
Lesiones Físicas en Accidentes	
Lesiones	Cantidad
Ilesos	22
Leves	2
Graves	1
Fatales	5
Total	30



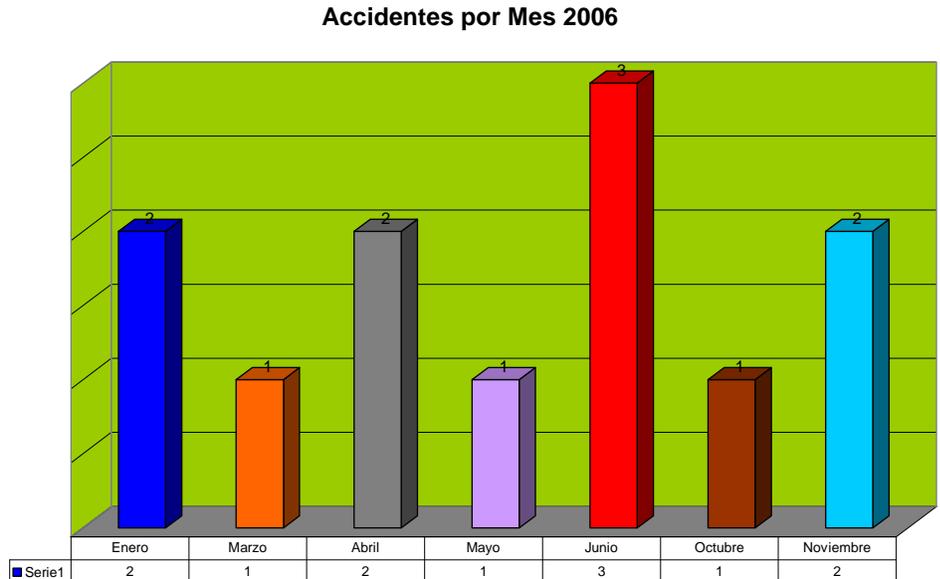
2.6 Accidentes por Operación

Cuadro # 6	
Accidentes Por Tipo de Operación	
Operación	Cantidad
Privado	3
Comercial	4
Agrícola	3
Instrucción	1
Ultraligeros	1
Total	12



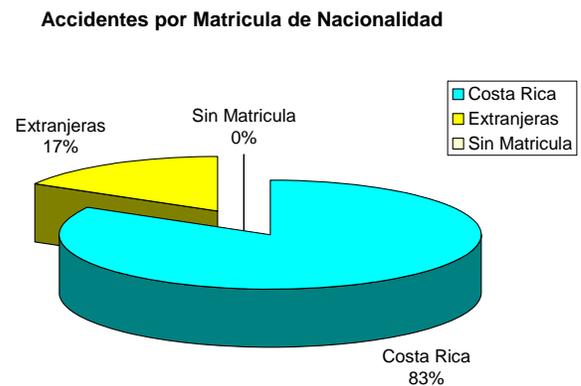
2.7 Accidentes por mes

Accidentes Por Mes	
Mes	Cantidad
Enero	2
Marzo	1
Abril	2
Mayo	1
Junio	3
Octubre	1
Noviembre	2
Total	11



2.8 Accidentes por marcas de nacionalidad

Cuadro # 8	
Accidentes Por Marcas de Nacionalidad	
País	Cantidad
Costa Rica	10
Extranjeras	2
Sin Matricula	0
Total	12

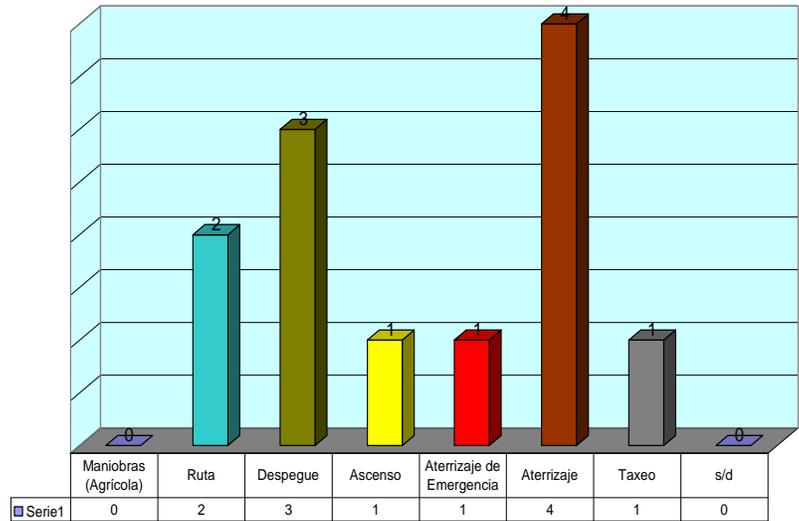


2.9 Accidentes por fase de operación

Cuadro # 9

Accidentes Por Fase de Operación	
Fase	Cantidad
Maniobras (Agrícola)	0
Ruta	2
Despegue	3
Ascenso	1
Aterrizaje de Emergencia	1
Aterrizaje	4
Taxeo	1
s/d	0
Total	12

Accidentes por Fase de Operación



Capítulo III

Resumen informativo de accidentes

Resumen Informativo 1

Matrícula : TI-BAF			Categoría / peso - 5700 kilogramos	
Marca y modelo de la A/N: De Havillan Canadian DHC-6-300			Año de fabricación: 1972	
No. Motores/marca/modelo: 2/P&W /PT6A-27				
Fecha: 10 enero 2006			Hora local: 11:45 AM	
Lugar del suceso: Puerto Jiménez			Coordenadas: 08°32´ N / 83°18´ W	
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial Edad / sexo: 40/ masculino Total de Horas : 7187
Tripulación			2	
Pasajeros			11	Tipo operación: Comercial Fase de Operación: Despegue Tipo de evento: Pérdida de Control
Otros				Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo

El 10 de enero, 2006, la aeronave matrícula TI-BAF, bimotor fabricado por De Havilland, modelo DHC-6-300, operada por Nature Air, en vuelo local comercial No.141, aproximadamente a las 11:46 a.m (17:46 U.T.C.), en condiciones de vuelo visual (V.F.R.) y luz diurna, con 11 pasajeros y dos tripulantes; durante el segundo vuelo del día, saliendo del Aeródromo de Puerto Jiménez (MRPJ) con destino al Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños (MRPV) durante el recorrido de despegue por la cabecera de pista 34, después de recorrer aproximadamente 100 metros desde el umbral de la pista, la aeronave excursiona hacia la zona lateral izquierda, provocando colisiones sucesivas contra obstáculos y el terreno.

Factores contribuyentes:

- Falta de verdadero trabajo en equipo por parte del capitán de la aeronave.
- Falta de vigilancia por parte de la administración del operador y la DGAC
- Cansancio, fatiga y desmotivación
- Falla en la aplicación efectiva de los procedimientos operacionales por pérdida de la conciencia situacional y falta de concentración en ambos tripulantes.

Recomendaciones sobre seguridad

- El operador debería revisar los procedimientos para la conformación de las tripulaciones, considerando los aspectos de C.R.M. y experiencia de la tripulación.
- El departamento de Operaciones de la DGAC, debería vigilar el tiempo de vuelo y de servicio reales de las tripulaciones
- A la Coordinación de Aeropuertos DGAG en el aeródromo de MRPJ (Puerto Jiménez), continúan los ingresos a la pista de obstáculos semovientes (personas a pie, en bicicleta o motocicleta) además de césped muy alto en las zonas de seguridad.



Resumen Informativo 2

Matrícula : N5985C				Categoría / peso - 5700kilogramos	
Marca y modelo de la A/N: Beechcraft D35				Año de fabricación: 1952	
No. Motores/marca/modelo: Continental 35223-D-4-8					
Fecha: 15 Enero 2006			Hora local: 10:00 AM		
Lugar del suceso: Volcán Irazú			Coordenadas: 09°58'22"N /83°51'70"W		
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Piloto Privado	
Tripulación	1			Edad / sexo: 70/ masculino	
Pasajeros	1			Total de Horas : 2500 horas	
Otros				Tipo operación: Privada	
				Fase de Operación: Crucero	
				Tipo de evento: CFIT	
				Daños a la aeronave: mayores	

Reseña del vuelo

El día 15 de enero del 2006, en vuelo privado internacional, bajo reglas de vuelo visual (VFR), la aeronave despegó del aeropuerto Marco Gelabert (MPMG) en territorio de Panamá, al ser las 13:57 UTC, con intención de aterrizar en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños en Costa Rica al ser las 16:00 UTC, estimando en ruta unas 02:00 horas. En territorio de Costa Rica, en la región atlántica, por donde se efectuaba el vuelo visual, el clima era afectado por un frente frío, con formaciones nubosas a lo largo de la cordillera montañosa central.

El día 17 de enero, al ser las 18:40 UTC, se localizan los restos en terreno montañoso con una elevación de 11187 pies. Se estima que el accidente sucedió aproximadamente al ser las 16:02UTC a 26 DME del MROC en horas diurnas, al impactar la aeronave contra el terreno.

Factores contribuyentes

- Vuelo visual (VFR)dentro de nubes
- Volar entre nubes en terreno montañoso.
- Desconocimiento de la geografía del terreno.
- La decisión del piloto de continuar en condiciones meteorológicas adversas encontradas en ruta
- La pérdida de conciencia geográfica que no le permitieron mantener la debida separación vertical y horizontal respecto a las montañas

-Recomendaciones sobre seguridad

Al Departamento de Operaciones de la DGAC vigilar que cuando estos grupos pidan el permiso de operar en el país se cercioren que conozcan, clima y orografía del país como la información que se encuentra en el AIP de Costa Rica



Resumen Informativo 3

Matrícula :TI-ABQ				Categoría / peso - 5700kilogramos	
Marca y modelo de la A/N: Cessna C-180				Año de fabricación: 1954	
No. Motores/marca/modelo:1/Continental IO-4					
Fecha: 24 de marzo 2006				Hora local: 12:55PM	
Lugar del suceso: Aeródromo de Golfito (MRGF)				Coordenadas: 08°39'N /83°11'W	
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial	
				Edad / sexo: 56/ masculino	
				Total de Horas : 55 horas	
Tripulación			2		
Pasajeros				Tipo operación: Privado	
				Fase de Operación: Recorrido de despegue	
Otros				Tipo de evento: Pérdida de control direccional	
				Daños a la aeronave: mayores	

Reseña del vuelo

El 24 de marzo del 2006, aproximadamente a las 12.55 p.m. (18:55 UTC), la aeronave matrícula TI ABQ marca Cessna, modelo C180, despegando de la pista de Golfito, en su segunda pierna prevista de regreso al aeropuerto de Pavas. En su carrera de despegue, de la cabecera 13, a 200 mts de su recorrido, la aeronave excursiona hacia la franja lateral izquierda colisionando con la vegetación e incrustándose de nariz en un hueco ubicado en el límite de la franja. Según reporte del piloto, la aeronave iba corrida hacia la derecha y al realizar la corrección, excursionó hacia la izquierda no pudiendo controlarla



Factores Contribuyentes.

- Contar con pocas horas como piloto al mando en el equipo
- El piloto no estaba familiarizado con el aeródromo
- El mal estado de las franjas perimetrales
- La sobre-corrección, desviándose del eje de pista y excursionando hacia la franja izquierda, y debido a el estado del terreno no lo pudo corregir



Recomendaciones sobre seguridad

Al Operador

Familiarizar a los tripulantes en el equipo y aeródromos de su operación

Resumen Informativo 4

Matrícula : TI-BAC				Categoría / peso - 5700kilogramos
Marca y modelo de la A/N: Robinson R-44II				Año de fabricación: 2005
No. Motores/marca/modelo: 1/Continental/ IO-520-F-3B				
Fecha: 22 ABRIL 2006				Hora local: 12:05 PM
Lugar del suceso: Aeropuerto Int Tobías Bolaños P (MRPV)				Coordenadas: 09°57'26"N / 84°08'34"W
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (H) Edad / sexo: 49/ masculino Total de Horas : 4276:40 horas
Tripulación		1		
Pasajeros				Tipo operación: instrucción Fase de Operación: Aterrizaje
Otros				Tipo de evento: Perdida de Control Daños a la aeronave: destruida

Reseña del vuelo

El 22 de abril, 2006 el helicóptero matrícula TI-BAC, fabricado por Robinson, modelo Raven II, propiedad de Wanabees, operado por la escuela de aviación AENSA, efectuaba un vuelo de recreación que inició en Pavas. Al ser aproximadamente la 01:07 p.m. (19:07 U.T.C.) se le autorizó aterrizar por la pista 09 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños; pero en aproximación por la zona lateral derecha de la pista, aparentemente el piloto decide efectuar una práctica de auto-rotación simulada, provocando impacto contra el terreno. Se presentó fuego que consumió un 80% de la aeronave.

Factores contribuyentes

-La falta de designación de un lugar debidamente demarcado por parte de la autoridad competente para realizar maniobras de adiestramiento o la operación normal de los helicópteros.

-El factor medio ambiente que se pudiera probablemente haber generado algún tipo de turbulencia, proveniente de alguna otra aeronave que le precedió o por las características propias del aeropuerto, en donde se pueden generar una variación en la dirección e intensidad de viento.

-La condición irregular del terreno en donde realizan las maniobras los helicópteros.

-Deficiente administración de la energía altitud, velocidad y potencia por parte del tripulante al intentar realizar una maniobra comprometida y de mucha precisión en un momento y lugar poco conveniente por la afluencia del tránsito.

--El estrés auto-inducido o distracción y pérdida de la consciencia situacional.

Recomendaciones sobre seguridad

A la Dirección General de Aviación Civil junto con los departamentos involucrados y la administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, deberían designar urgentemente un área o rampa específica para el entrenamiento de helicópteros, debidamente diseñada.



Resumen Informativo 5

Matrícula : TI-BAI				Categoría / peso - 5700kilogramos
Marca y modelo de la A/N: Aerospatiale Helicopter / SA-315B LAMA				Año de fabricación: 1975
No. Motores/marca/modelo: 1/TURBOMECA / ARTOUSTE IIIB1				
Fecha: 27 abril 2006			Hora local: 06:00 a.m.	
Lugar del suceso: Finca Catalina Siquirres, Limón			Coordenadas: 10° 08' 45"N / 83° 25' 10" W	
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (H)
Tripulación			1	Edad / sexo: 40/ masculino Total de Horas : 6.102 horas
Pasajeros				Tipo operación: agrícola Fase de Operación: Despegue
Otros				Tipo de evento: Perdida de Control Daños en la aeronave: mayores

Reseña del vuelo

El 27 de abril de 2006, la aeronave TI-BAI, ala rotativa, tipo restricto , fabricado por Aerospaciale-Helicopter, y operado por la empresa El Colono Agropecuario S.A. , presentó un percance después de despegar de su plataforma móvil, supuestamente al querer ganar altura la máquina no alcanzó la potencia necesaria para lograr sustentarse en el aire y se desplomó a varios metros adelante de punto de despegue. El piloto único ocupante, en el percance, salió ileso y la aeronave sufrió daños estructurales que se detallan en el presente informe

Factor contribuyente:

Colapso del embrague al motor

-La pérdida de sustentación de la aeronave, al no recibir potencia el rotor principal

Recomendaciones sobre seguridad

Operador:

1. Monitoriar las RPM de enganche del embrague al motor para no exceder sus parámetros
2. Incluir dentro de la bitácora de mantenimiento de la aeronave, una casilla donde se contemple las RPM de enganche del embrague, esto para prevenir un mal funcionamiento y desmonte de clutch

D.G.A.C.

1. Coordinar con el operador la realización de inspecciones de base de mantenimiento de motores y clutch en el extranjero



Resumen Informativo 6

Matrícula :TI-AVG / TI-AIK				Categoría / peso - 5700kilogramos
Marca y modelo de la A/N: S2RiT34 / G164A				Año de fabricación: 1988 /1995
No. Motores/marca/modelo: PT6A-34AG / PT S164A-1340				
Fecha: 2 de mayo del 2006			Hora local: 5:30 PM	
Lugar del suceso: Aeródromo Santa María de Guácimo , Limón			Coordenadas: 10°31'01" N /85°33'56" W	
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Comercial Edad / sexo: 57/ 61 / masculinos Total de Horas : 20.084 / 12.000 horas
Tripulación			2	
Pasajeros				Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Taxeo
Otros				Tipo de evento: Colisión de Aeronaves (Accidente de Superficie) Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo

Las aeronaves efectuaban su recargo de producto para reiniciar las operaciones, inicialmente solo estaba operando una sola aeronave (TI-AGV), pero en su último vuelo hacia el aeródromo se encontró con 2 aeronaves más en tierra, el piloto en plataforma, según dice, evitó dos huecos, pero en dicha maniobra provocó que el ala entrara en contacto con la hélice de la otra aeronave (TI-AIK)

Factores Contribuyentes.

La operación en una zona de trabajo muy pequeña y no adecuada para que operen 3 aeronaves

No haber contado con personal de apoyo en la pista para la verificación de la separación entre las aeronaves a la hora de iniciar su rodaje en la activa

Recomendaciones sobre seguridad

A la D.G.A.C.

Los Aeródromos autorizados, para vuelos de trabajo aéreo o de aplicación deberían contar con un estudio de seguridad operacional para tener solamente la cantidad de aeronaves que permitan una adecuada y segura operación, sin comprometer la integridad física de los trabajadores.



Resumen Informativo 7

Matrícula : TI-AUU				Categoría / peso - 5700kilogramos	
Marca y modelo de la A/N: Pipper PA-23-250				Año de fabricación: 1968	
No. Motores/marca/modelo: 1/ Lycoming IO-540-C4B5					
Fecha: 03 de junio del 2006				Hora local: 05:30 AM	
Lugar del suceso: Aeródromo Coto 47 (MRCC)				Coordenadas: N 83°6 W 082° 58	
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Comercial Edad / sexo: 56/ masculino Total de Horas : 9360 horas	
Tripulación			2		
Pasajeros				Tipo operación: Comercial Fase de Operación: Aterrizaje Tipo de evento: Obstáculos en Pista Activa (Animales) Daños a la aeronave: mayores	
Otros					

Reseña del vuelo

El día Sábado 3 de junio, 2006, una aeronave de la compañía Alfa Romeo y fabricada por Pipper, modelo PA-23-250 y de matrícula TI-AUU, un bimotor de uso comercial, efectuaba un vuelo nocturno para trasladar pacientes de Coto 47 a San José, el vuelo inicio entre el aeropuerto Internacional Juan Santamaría (MROC) con destino al aeródromo de Coto 47 (MRCC).

Cuando la aeronave se encontraba ya en tierra en recorrido de desaceleración, impacto contra semovientes que se encontraban en la pista, la aeronave sufrió daños mayores y los tripulantes salieron por sus propios medios.

Factores contribuyentes:

La operación en altas horas de la noche (visión escasa).

No contar con personal de apoyo en la pista para verificación de posibles obstáculos.

Los animales libres en cercanía de un aeródromo

La incursión en pista de semovientes, que provocaron la colisión con la aeronave

Recomendaciones sobre seguridad

A la DGAC de Costa Rica, que las Operaciones del tipo de vuelo de traslados nocturnos (ambulancia), deberían ser mejor reguladas y asegurar que las compañías que lo soliciten, deberán tener los recursos y la logística necesaria para garantizar una adecuada y segura operación en horas nocturnas



Resumen Informativo 8

Matrícula :TI-FTA				Categoría / peso - 5700kilogramos
Marca y modelo de la A/N: Cessna A188-B				Año de fabricación: 1981
No. Motores/marca/modelo: 1/				
Fecha: 07 de junio del 2006				Hora local: 03:30 a.m.
Lugar del suceso: Río Grande de Térraba				Coordenadas: 08°57"N / 83°33'W
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Comercial /Fumigación Edad / sexo: 55/ masculino Total de Horas : 7600 horas
Tripulación			1	
Pasajeros				Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Aterrizaje
Otros				Tipo de evento: Aborto de Aterrizaje /Aterrizaje de emergencia Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo

El 7 de junio del 2006 , la aeronave matrícula TI-FTA, un monomotor fabricado por la Cessna Aircraft, modelo A-188-B, operado por la Empresa Aerozipas, dedicada a actividades de Aeroaspersión agrícola, se precipitó al río Térraba, al no poder aterrizar en la pista de la Finca las Delicias, de la zona de Palmar Sur .

El piloto, único ocupante de la aeronave, salió ileso y fue rescatado por los pobladores de la rívera de dicho río, la aeronave sufrió daños estructurales mayores, que se detallan en el presente informe.



Factores contribuyentes

1. Deficiente maniobra de aterrizaje
2. Cabecera comprometida por obstáculos para aterrizar.
3. Aterrizaje con Viento de cola
4. Maniobra evasiva de obstáculos lo cual provocaron que el piloto excediera gran parte de la totalidad de pista



Recomendaciones sobre seguridad

Tripulantes

Ejercer mayor vigilancia en las operaciones de despegue y aterrizaje, verificando condición de viento y parámetros de operación

D.G.A.C.

Publicar Notám de prevención por obstáculos en la cabecera 28 de dicha pista.

Resumen Informativo 9

Matrícula : N5027V				Categoría / peso 5700kilogramos
Marca y modelo de la A/N: Raytheon Aircraft C-90				Año de fabricación: 2001
No. Motores/marca/modelo: 2/P&W /PT6A-21				
Fecha: 28 de junio del 2006				Hora local:
Lugar del suceso: Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Q				Coordenadas: 010°35'36"N /085°32'40"W
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Comercial
Tripulación			1	Edad / sexo: 54/ masculino Total de Horas : 8232 horas
Pasajeros			1	Tipo operación: Privado Fase de Operación: Aterrizaje
Otros				Tipo de evento: Aterrizaje de Emergencia Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo

El 28 de junio del 2006, la aeronave matrícula N5027V, un bimotor, se encontraba realizando un vuelo privado, entre el Aeropuerto Intl. Toncontín de Honduras al Aeropuerto Intl. Augusto Sandino de Nicaragua.

Luego comunica a Managua la continuidad al aeropuerto alterno en Costa Rica, donde solicita a la torre de Liberia (MRLB) autorización para aterrizar, lo cual realizó muy suave sobre el tren derecho para evitar presión sobre el izquierdo. Dado el peso de la A/N al posesionar sobre éste último, empezó a retractarse, quedando el tip del ala izquierda posada sobre la activa. El piloto y un pasajero, únicos ocupantes salieron ilesos del percance y la aeronave sufrió daños estructurales



Factores contribuyentes

-Mantenimiento de la aeronave no es controlada por un taller nacional.

-Mal alineamiento en la retracción del tren de aterrizaje.

-Aterrizaje de emergencia, debido a que su tren principal izquierdo no aseguro en posición abajo.

Recomendaciones

Se recomienda que el departamento de aeronavegabilidad incluya dentro del programa de chequeos de base, a la Compañía encargada del mantenimiento de esta aeronave.

Verificar por parte del encargado de mantenimiento de la compañía, las pruebas de alineamiento en retracción y extensión (riging), esto de acuerdo al fabricante de la aeronave.



Resumen Informativo 10

Matrícula : TI-AVM				Categoría / peso 5700kilogramos
Marca y modelo de la A/N: Cessna C- T-303				Año de fabricación: 1984
No. Motores/marca/modelo: Lycoming IO-540-K1A5				
Fecha: 10 OCTUBRE del 2006				Hora local: 6:58AM
Lugar del suceso: 39NM R301 VOR TIO Monteverde				Coordenadas: 09°57'26" N / 084°08.34' W
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Comercial
			1	Edad / sexo: 59/ masculino
Tripulación				Total de Horas : 7292 horas
Pasajeros			5	Tipo operación: Privado
Otros				Fase de Operación: Taxeo
				Tipo de evento: Problemas Tren de Aterrizaje
				Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo

El día Miércoles 1 de Noviembre, 2006, una aeronave de matrícula TI-AVM, un Bimotor despegó del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños en Pavas hacia el Aeropuerto Intl. Juan Santamaría con destino final Tambor. Debido a que durante el despegue, el piloto notó la indicación de luz del tren izquierdo no asegurado al replegarlo, decidió retornar a Pavas. Realizó dos sobrevuelos sobre la estación y aterrizó normalmente por la cabecera 09, desalojó por la intersección Foxtrot y al recorrer 100 metros aproximadamente por la calle de rodaje bravo y virar a la derecha por la intersección Golfo, se hundió el tren principal izquierdo. La aeronave presentó daños en el ala izquierda y palas de la hélice.

Factores contribuyentes

-Falta de inspección por daños ocultos en pozo del tren principal izquierdo, tren de nariz y acoples del ala izquierda y aplicación de directivas de aeronavegabilidad del país de fabricación que estuvieran vinculadas con chequeos y inspecciones del tren principal y de nariz

-Daños encontrados, que al colapsar el interruptor del brazo que soporta al tren (Break gear down switch) que acopla con el eje del brazo de retracción (arm assy MLG

Recomendaciones

Implementar en el programa de mantenimiento: Inspección de Trenes de aterrizajes, después de operar en pistas irregulares y inspección de prevuelo de las areas soldadas del Break gear down switch en su conexión arm assy MLG



Resumen Informativo 11

Matrícula : TI-BAH				Categoría / peso 5700kilogramos
Marca y modelo de la A/N: Gippsland Aeronautics GA8 Airvan				Año de fabricación: 2005
No. Motores/marca/modelo: Lycoming IO-540-K1A5				
Fecha: 01 noviembre del 2006		Hora local: 5:27AM		
Lugar del suceso: 39NM R301 VOR TIO Monteverde		Coordenadas: 010°18.649'N / 084°47.325'W		
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Comercial
	1			Edad / sexo: 39/ masculino
Tripulación				Total de Horas : 850 horas
Pasajeros				Tipo operación: Comercial
Otros				Fase de Operación: Ruta
				Tipo de evento: Impacto contra el Terreno (CFIT)
				Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo

El día Miércoles 1 de Noviembre, 2006, una aeronave de la compañía Air Paradise, fabricada por Gippsland Aeronautics, modelo GA8 Airvan y de matrícula TI-BAH, un monomotor de uso comercial efectuaría un vuelo sin pasajeros, entre el aeropuerto Internacional Juan Santamaría (MROC) y el aeropuerto Internacional Daniel Oduber (MRLB) donde recogería a 2 pasajeros para llevarlos al aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (MRPV)

Después de haber despegado y haber nivelado a 11000pies, a unas 30 millas náuticas del VOR del COCO y interceptando la radial 294, hacia Liberia, inicia un descenso constante con virajes de 360 grados hasta que la traza de radar desaparece, lo cual activa la alerta.

La aeronave se precipito a tierra, sufriendo colisiones contra los árboles y el terreno al ser aproximadamente las 5:27am (11:27 UTC) aproximadamente.



Factores contribuyentes

El Impacto contra el terreno, por la pérdida de control de la aeronave, por razones que no se pueden determinar

Recomendaciones

Para el departamento de Licencias:

Establecer una base de datos permanentes, de los reportes médicos de toda persona poseedora de una licencia de tripulante de vuelo (Pilotos-Copilotos).

Esto con el fin de prevenir y detectar alguna irregularidad, concerniente al historial médico de los que estén aplicando a una licencia aeronáutica.



Resumen Informativo 12

Matrícula : UL TI-042				Categoría / peso -2500 KGS
Marca y modelo de la A/N: RANS / RANS (SG)				Año de fabricación: 2002
No. Motores/marca/modelo: 1				
Fecha: 28 de junio del 2006				Hora local: 08:35 AM
Lugar del suceso: Santa Elena				Coordenadas: 09°22'04"N /083°38'21"W
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Idoneidad para Piloto de Ultraligero Privado Edad / sexo: 65/ masculino Total de Horas : 400 horas
Tripulación	1		1	
Pasajeros				Tipo operación: Ultraligera - Recreativa Fase de Operación: Aterrizaje
Otros	1			Tipo de evento: Aproximación Frustrada Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo

El 10 de noviembre del 2006, la aeronave ultraligera matrícula UL TI-042, despegó de San Isidro y se unió a los que despegaron de Santa Fe, Somos Agua y finalmente en Santa Elena.

Al aterrizar en el campo de Santa Elena (Monte Alto), el piloto aborta el aterrizaje, en su ida al aire colisiona el ala izquierda con un árbol, lo que lo hace girar y caer en una pendiente, en donde se presenta fuego, no logrando sobrevivir (Piloto) y el otro piloto sufre una quemadura leve y el mecánico con quemaduras graves el cual fallece en centro hospitalario

Causa probable

La Unidad de Investigación de Accidentes Aéreos (UIA), determinó que la causa probable de este accidente se debió al factor humano, debido a una aproximación desestabilizada al campo de aterrizaje.

Factores contribuyentes

- Factor Meteorológico=Viento Inestable
- Pista de Aterrizaje con obstáculos a sus alrededores
- Una aproximación desestabilizada al campo de aterrizaje.

Recomendaciones

- Se recomienda a los departamentos de operaciones y licencias que incluyan programas de chequeos tipo recurrentes para este tipo de certificados de idoneidad.
- Verificar por parte del unidad de AGA una vigilancia permanente sobre obstáculos alrededor de los aeródromos locales

