

**UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES**



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL

Boletín Informativo 2007

Elaborado por J.A.A.H

INDICE

Sección	Contenido	Página
Capítulo I General		3
1.1	Introducción	4
1.2	Abreviaturas	5
1.3	Definiciones	7
Capítulo II Estadísticas Cuadros y Gráficos		11
2.1	Eventos del año	12
2.2	Factores causales de accidentes	12
2.3	Accidentes por tipo de aeronave	13
2.4	Accidentes por lugar	13
2.5	Lesiones físicas a personas	14
2.6	Accidentes por tipo de operación	14
2.7	Accidentes por mes	15
2.8	Accidentes por marca de nacionalidad	15
2.9	Accidentes por fase de operación	16
Capítulo III Resumen de Informes Técnicos		17
3.1	TI-AVE	18
3.2	TI-ASI	19
3.3	UL-TI-046	20
3.4	TI-BBB	21
3.5	N80595	22
3.6	N726JR	23
3.7	TI-ATK	24
3.8	TI-AUT	25
3.9	TI-AJW	26
3.10	UL-TI-056	27

CAPÍTULO I
GENERAL

Capítulo 1

GENERALIDADES

1.1 Introducción

Este trabajo tiene como finalidad servir de apoyo para emitir planes de acción y estrategias en pro del aseguramiento de la calidad en la seguridad operacional. Además presenta un conjunto de cuadros y gráficos con información técnica que ayudarán a la toma de decisiones para promover la prevención de accidentes aéreos y enterar a la comunidad aeronáutica del país de las tendencias en este campo.

El análisis de la información permite elegir un camino en materia de prevención, se sabe que los peligros ni se han de eliminar todos, ni es posible hacerlo en todo caso, por eso una vez descubiertos es preciso informar, si esto no se realiza, los esfuerzos en materia de prevención habrán sido en vano.

En los datos estadísticos, la operación aeronáutica del país se ve afectada por la ocurrencia de accidentes e incidentes generados por factores humanos, aproximadamente el 68%. Algunos de estos eventos se produjeron por desorientación en vuelo, deficiencia de liderazgo, de formación y/o de motivación, etc.

El objetivo de este trabajo es fortalecer la prevención de incidentes y accidentes mediante el análisis de los eventos ocurridos y un rápido intercambio de información. Identificar los riesgos que puedan ocasionar actos inseguros y condiciones peligrosas y elaborar, comunicar e implementar planes y medidas para controlarlos o eliminarlos. No se busca determinar un culpable o responsable.

La estructura adoptada contempla cuadros y gráficos del año 2007 que pretenden ofrecer el instrumental técnico básico que debe estar presente en la

labor de las autoridades aeronáuticas y la comunidad técnica y gerencial de los operadores.

A nivel internacional de acuerdo al Anexo 13 no se contemplan los accidentes agrícolas, sin embargo para nuestro enfoque práctica se han determinado con el fin de ampliar la prevención de accidentes a nivel general.

1.2 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
IIC:	Investigador a Cargo
IFR:	Reglas de vuelo por instrumento
IMC:	Condiciones Meteorológicas para Vuelo por Instrumentos
MRLI:	La Ligia/Parrita
MRSA:	San Alberto/Limon
MRLF:	La Flor/Liberia
MRNS:	Nosara
MROC:	Aeropuerto Juan Santamaría
MRBN:	Batan/Limon
MRSG:	Santa Clara de Guapiles/Limon
MRPM:	Palmar Sur
MRPV:	Tobías Bolaños
MRQP:	Quepos (La Managua)
MRPJ:	Puerto Jimenes/Puntarenas

Boletín Informativo del Año 2007

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 coordinado universal
VFR:	Reglas de vuelo visual
VMC:	Condiciones Meteorológicas para vuelo visual

1.3 Definiciones

Accidente de Aviación:

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurra 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 o sufre lesiones graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave o por exposición directa del chorro de un reactor.
- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente a su resistencia estructural y su performance o a sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daño del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremo de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o
- c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible. Se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

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.

Daño Sustancial:

Son los daños o fallas estructurales que afectan la integridad de la estructura, el rendimiento o las características de vuelo de la aeronave y que normalmente requeriría de una reparación mayor o el reemplazar el componente afectado que no exceda un periodo mayor de 48 horas.

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

Investigación:

Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de la información, la obtención de conclusiones incluida la determinación de las causas y cuando proceda la formulación de las recomendaciones de seguridad.

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.

Irregularidad:

Se considera como irregularidad de operación:

- a) Un retraso en la salida de un vuelo comercial de itinerario de más de 30 minutos.
- b) El regreso no previsto.
- c) El aterrizaje en un aeródromo o aeropuerto no previsto en el plan de vuelo.

Cuando la irregularidad ocasione una fase de emergencia (incertidumbre, alerta, peligro) se considerará como un incidente, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 13 al Convenio de Chicago.

Representante Acreditado:

Persona designada por un Estado en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

Registrador de Vuelo:

Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

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

Boletín Informativo del Año 2007

- 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
Estadísticas
Cuadros y Gráficos**

2. Estadísticas

2.1 Eventos año 2007

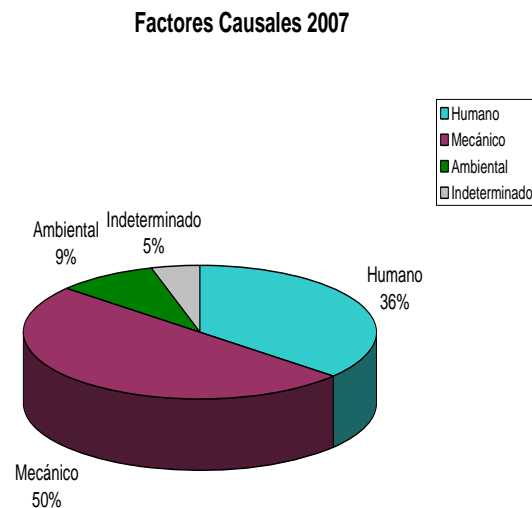
Evento	Cantidad
Accidentes	10
Incidentes	12
Total	22



La cantidad de eventos registrados en el año muestra que existe una leve mayor cantidad de incidentes que accidentes.

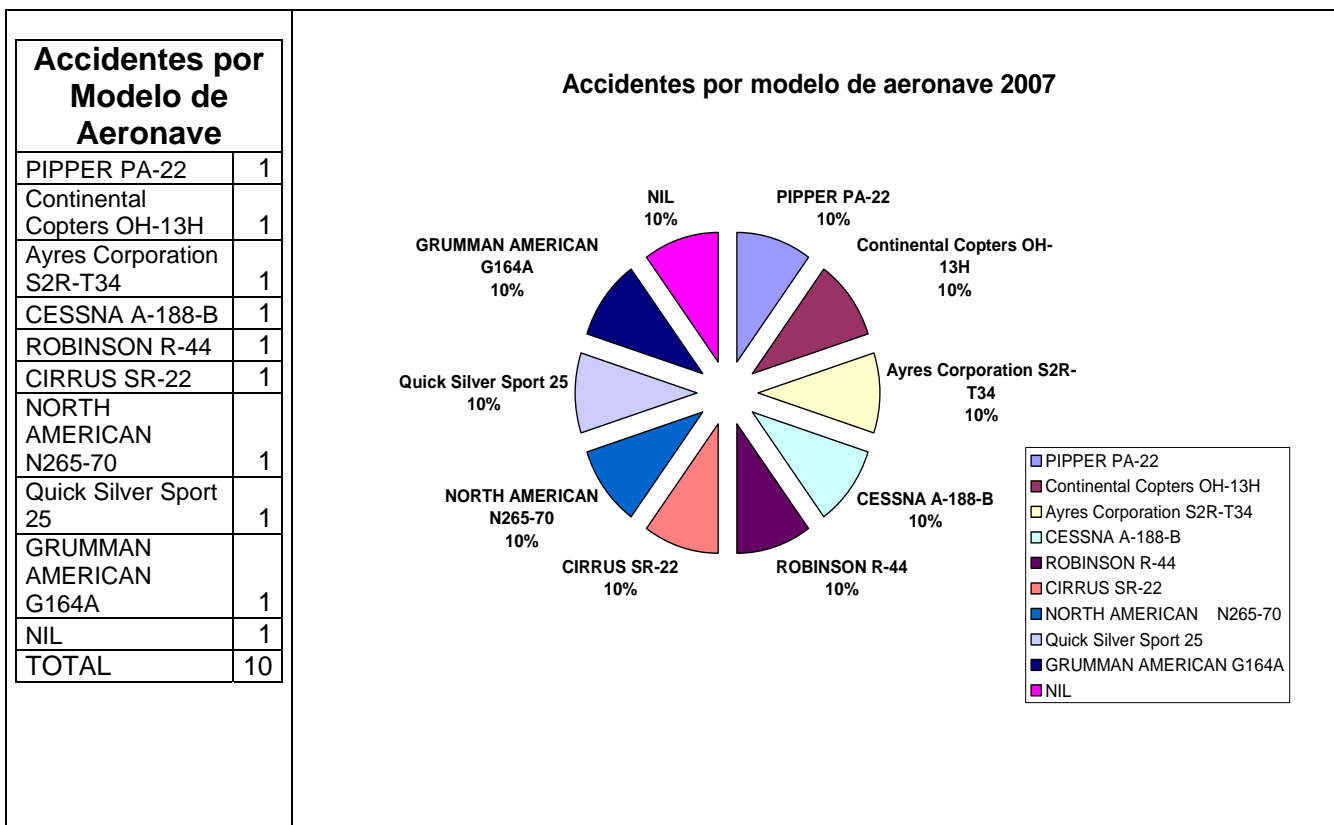
2.2 Factores Causales 2007

Factor	Cantidad
Humano	8
Maquina	11
Ambiental	2
Indeterminado	1
Total	22



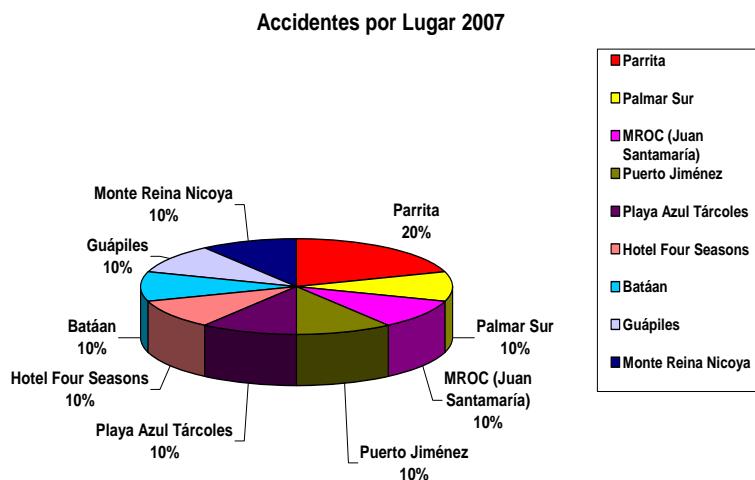
Como se observa los mayores factores determinantes es el humano y el mecánico

2.3 Accidentes por tipo de Aeronave 2007



2.4 Accidentes por Aeródromo o Lugar 2007

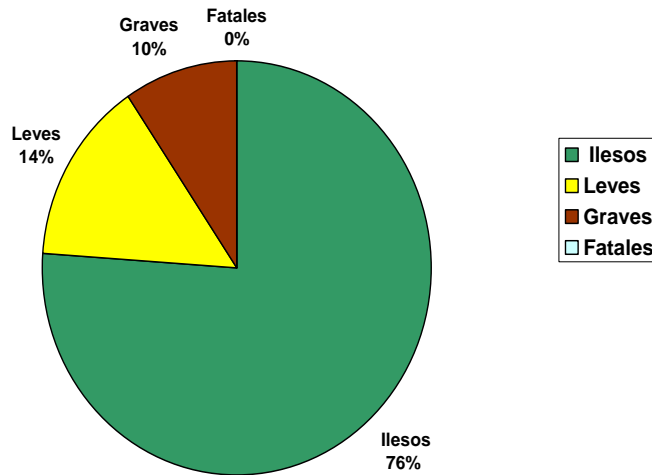
Accidentes por Lugar 2007	
	Cantidad
Parrita	2
Palmar Sur (MRPM)	1
MROC (Juan Santamaría)	1
Puerto Jiménez (MRPJ)	1
Playa Azul Tárcoles	1
Hotel Four Seasons	1
Batáan	1
Guápiles (MRSG)	1
Monte Reina Nicoya	1
Total	10



2.5 Grado de Lesión por Accidentes 2007

Lesiones Físicas por Accidentes	
Ilesos	16
Leves	3
Graves	2
Fatales	0
TOTAL	21

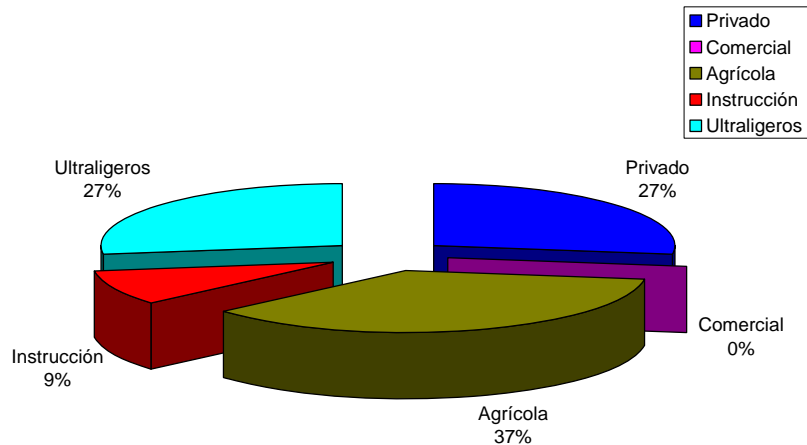
Lesiones a Personas por Accidentes 2007



2.6 Accidentes por Tipo de Operación 2007

Cuadro #6 Accidente por Operación	
Operación	Cantidad
Privado	3
Comercial	0
Agrícola	4
Instrucción	1
Ultraligero	2
Total	10

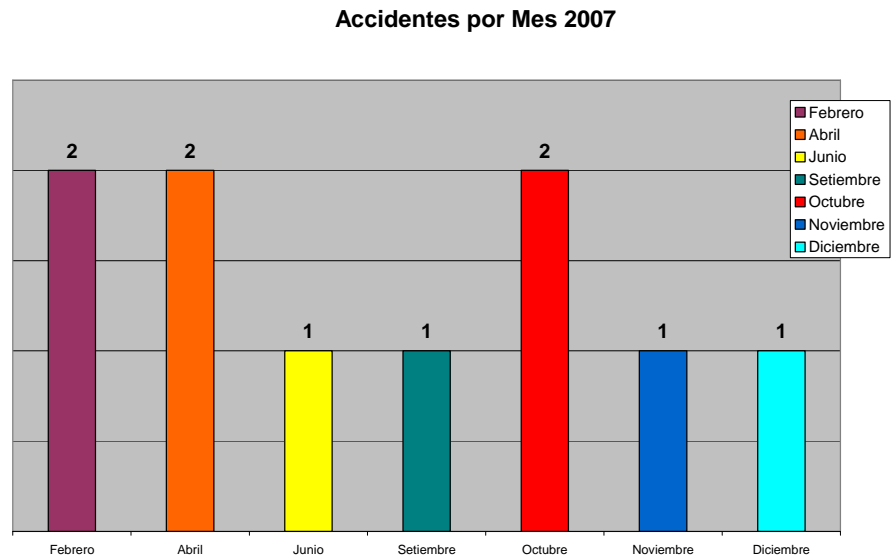
Accidentes por Tipo de Operación 2007



Boletín Informativo del Año 2007

2.7 Accidentes Por Mes del año 2007

Mes	Cantidad
Febrero	2
Abril	2
Junio	1
Setiembre	1
Octubre	2
Noviembre	1
Diciembre	1
Total	10



El gráfico nos muestra que los meses más críticos en los que suceden más Accidentes e Incidentes son los de febrero, abril y Octubre (con 2 eventos).

2.8 Accidentes Por Marca de Nacionalidad 2007

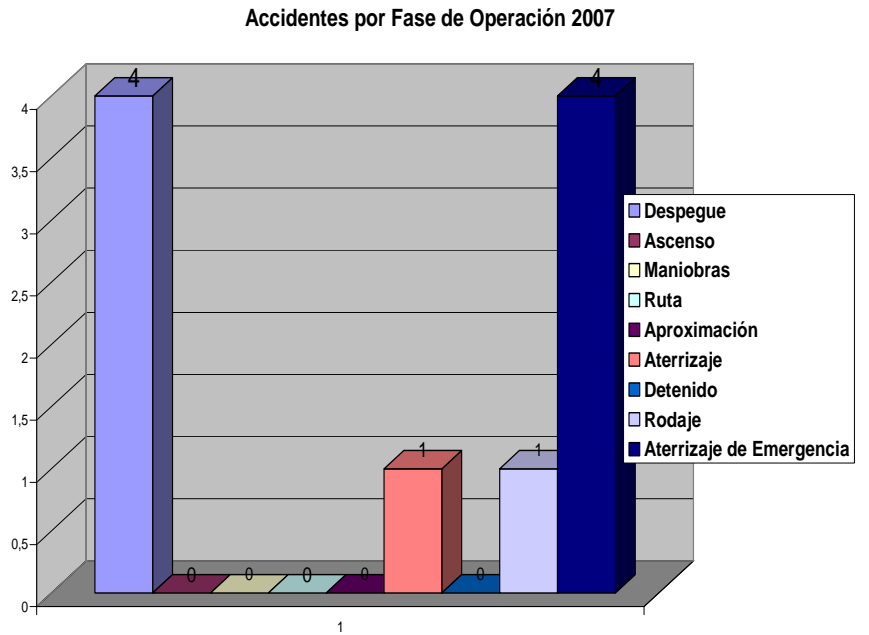
País	Cantidad
Costa Rica	8
Extranjera	2
Sin Registro	0
Total	10



Según el Gráfico las Aeronaves Matricula TI son las que más sufrieron accidentes o incidentes, debido a la cantidad de Aeronaves nacionales que sobrevuelan el espacio

2.9 Accidentes por Fase de Operación 2007

Fase	Cantidad
Despegue	4
Ascenso	0
Maniobras	0
Ruta	0
Aproximación	0
Aterrizaje	1
Detenido	0
Rodaje	1
Aterrizaje de Emergencia	4
Total	10



En el Gráfico podemos observar que la mayor cantidad de Accidentes giran en torno a las Fases de Despegue y de Aterrizajes de Emergencia

Capítulo III

Resumen informativo de accidentes

Informe: A-01-07

Matrícula: TI-AVE				Category / peso: -5700 Kg.
Marca y modelo de la A/N: Continental Copters/ OH-13H				
No. Motores/marca/modelo: 1 Principal, 1 de cola: Bell/ Rotor principal 47-110-250-13/ Rotor de cola 47-642-117-1				
Año de fabricación: 1955				
Fecha: 08 de Febrero del 2007			Hora local: 02:00p.m	
Lugar del suceso: MRSG			Coordenadas: 10°17' N/ 083°43' W	
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (A)
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 34/ masculino Total de Horas :636.6 horas
Pasajeros	-	-		Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Maniobra de vuelo estático sobre plataforma
Otros				Tipo de evento: Falla en rotor de cola y pérdida de control de la aeronave Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo:

El día 8 de Febrero de 2007 en el Aeródromo de Santa Clara la aeronave matrícula TI-AVE, efectuaba un chequeo de mantenimiento para retornarla a servicio, mientras el piloto estaba efectuando la maniobra de hovering le sobrevino una falla en el rotor de cola, el piloto efectuó la maniobra de emergencia pero la aeronave se torno incontrolable cayendo la misma a 24 metros de distancia de la pista, el tripulante salió ileso y la aeronave presentó daños mayores



Factores Contribuyentes:

- No haberse realizados pruebas a todos los acoples de la barra de transmisión para detectar posibles fisuras o desgastes en las sujeciones.
- Pérdida súbita de las revoluciones, tornando la aeronave incontrolable.



Recomendaciones sobre la seguridad:

A la DGAC:

Se recomienda un procedimiento de revisión a toda la flota del operador, ya que se detectó que no hay política clara en cuanto que prueba aplicar, no destructiva o destructiva en tales componentes que están sujetos a grandes cargas de trabajo.



Informe: A-02-07

Matrícula: TI-ASI				Categoría / peso: -5700 Kgs.
Marca y modelo de la A/N: Ayres Corporation/S2R-T34				
No. Motores/marca/modelo:1/ Pratt Whitney/ PT6A-41AG		Año de fabricación: 1987		
Fecha: 16-Febrero-2007		Hora local: 05:05 pm		
Lugar del suceso: Finca Barbosa aprox. 5mn del Aeródromo de Batán				Coordenadas: 10°01'N/ 083°28'W
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 47 años/Masculino Total de Horas : 11.500 horas
Pasajeros	-	-		Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Aplicación
Otros				Tipo de evento: Falla eléctrica, Sistema de navegación, pérdida de potencia del motor, aterrizaje de emergencia. Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo

El día 16 de Febrero del año 2007, la Aeronave matrícula TI-ASI despegó del Aeródromo Batán a las 5:05 pm hora local, con rumbo a la finca El Esfuerzo a unas 5MN al SE del Aeródromo. El piloto reportó tener problemas con la aeronave, por lo que decidió realizar la emergencia en una finca privada en frente de la que estaba operando con trayectoria N.S. El tripulante salió ileso por sus propios medios y la aeronave presentó daños mayores.

Factores Contribuyentes

Deficiente potencia de los motores dados las condiciones del tubo de presión de aire del gobernador frontal de la turbina.

Recomendaciones

- +Al piloto, describir los hechos exactamente como ocurren.
- +Al operador, revisar los recurrentes y procedimientos de emergencia en los tripulantes
- +Al Departamento de Operaciones solicitar prueba de dopaje o alcohol de forma voluntaria al tripulante para descartar cualquier otro problema.



Boletín Informativo del Año 2007

Informe: A-03-07

Matrícula : UL-TI-046				Categoría / peso : -1250 KGS Ultraligero	
Marca y modelo de la A/N: Quick Silver Sport 25				Año de fabricación: 2002	
No. Motores/marca/modelo: Rotax				Fecha: 05 de Abril del 2007	
Lugar del suceso: Playa Azul Tárcoles				Hora local: 08:17 a.m	
				Coordenadas: 09°47' N / 084° 38' W	
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (A)	
				Edad / sexo: 51/ masculino	
Tripulación	-	-	1	Total de Horas : 9422.5 Horas	
Pasajeros	-	-	1	Tipo operación: Ultraligero	
				Fase de Operación: Ruta	
Otros				Tipo de evento: Pérdida de potencia de la Aeronave, Aterrizaje de Emergencia	
				Daños a la aeronave: Mayores	

Reseña del vuelo.

Según el Piloto, después de seis minutos de vuelo, a 800 pies sobre el terreno, hubo leve pérdida de potencia en el motor, por lo que decidió aterrizar de emergencia cerca de la playa del mar. En la maniobra, el vehículo ultraligero lo posó a pocos metros agua adentro, cerca del oleaje, para evitar golpear a bañistas que permanecían en el lugar.

Factores Contribuyentes.

- Malas políticas de aplicación de las directivas de aeronavegabilidad del fabricante.
- Falta de previsión del que maniobraba la aeronave
- Factor humano a nivel de mantenimiento, debido a que el material de los interruptores no es de aviación y los mismos no son de material adecuado

No hay sorporte fotográfico del evento

Recomendaciones sobre Seguridad

- Para el departamento de aeronavegabilidad, vigilar que las compañías que operan aeronaves ultraligeras, cumplan con aplicación de las directivas de mantenimiento del fabricante.

Informe: A-04-07

Matrícula : TI-BBB				Categoría / peso :
Marca y modelo de la A/N: Robinsón/R44 Raven II				
No. Motores/marca/modelo: 1/ Lycoming/ IO-540-AE1A5				Año de fabricación:
Fecha: 27 de Abril del 2007				Hora local: 08:17 a.m
Lugar del suceso: Four Seasons/ Guanacaste				Coordenadas:
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (A)
Tripulación	-	-	2	Edad / sexo: 51/ masculino Total de Horas : 9422.5 Horas
Pasajeros	-	-	1	Tipo operación: Comercial Fase de Operación: Despegue
Otros				Tipo de evento: Pérdida de control de la Aeronave, impacto de cola y una pala del rotor principal con el suelo. Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo.

El día Viernes 27 de Abril, 2007, un helicóptero de la escuela AENSA, fabricado por Robinsón, modelo R-44 II y de matrícula TI-BBB, de uso comercial, efectuaría un vuelo de recreación con un piloto y dos pasajeros, de los cuales uno era piloto y se encontraba habilitado en el equipo. El vuelo fue realizado entre Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (MRPV), y el Hotel Four Season, donde se hizo una parada en la entrada principal del Hotel, donde el piloto al mando se bajaría y el otro piloto (que también posee habilitación en el equipo), tomaría la aeronave. Después efectuó el despegue, pero durante la maniobra el helicóptero ascendió violentamente y comenzó un movimiento de balanceo muy pronunciado, hizo un movimiento fuerte hacia arriba provocando que chocara la cola con el terreno, provocando daños mayores. Tanto el piloto como un acompañante salen por sus propios medios ilesos.



Factores Contribuyentes.

-La operación de varios tipos diferentes de equipo con lapsos de tiempo variables (días, semanas o meses) en los cuales permiten que el piloto se des familiarizara del mismo.

-Factor humano en la pérdida del control de la aeronave.

Recomendaciones sobre Seguridad

Para el departamento de Licencias durante el proceso de obtención de una licencia vuelo hacer énfasis en la importancia de volver a familiarizarse con los equipos que se ha pasado vario tiempo inactivo sin volar.



Informe: A-05-07

Matrícula : N80595				Categoría / peso : -5700 kgs
Marca y modelo de la A/N: Cirrus SR-22				
No. Motores/marca/modelo: Continental Motors IO-550 SERIES		Año de fabricación: 2003		
Fecha: 22-Junio -2007		Hora local: 10:00 AM		
Lugar del suceso: Aeródromo de Puerto Jiménez (MRPJ)		Coordenadas: 09°32 N / 83°18 W		
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando : Privado (FAA)
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 48 / Masculino Total de Horas : S/D
Pasajeros	-	-		Tipo operación: Privada Fase de Operación: Aterrizaje
Otros				Tipo de evento: Pérdida de Control Direccional Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo

Según notificación de evento el día 22 de junio del 2007, la aeronave matricula N80535, SR-22, despegó del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (MRPV), al ser las 10:00 (Hora Local), para realizar un vuelo privado con destino el Aeródromo de Golfito con parada intermedia en el Aeródromo de Puerto Jiménez (MRPJ) con un tripulante y 2 pasajeros.

Durante el aterrizaje en la toma de contacto con la pista la aeronave expedida hacia la izquierda, saliéndose de la pista, el piloto y los dos pasajeros salieron por sus medios e ilesos. No hubo fuego.

Nota

La Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes, no determinó los factores contribuyentes, debido a que la investigación de este evento se le concedió a la NTSB de los Estados Unidos de América por ser una aeronave de registro Norteamericano (N).

Factores Contribuyentes

Indeterminado

Recomendaciones a la seguridad

No Hay



Informe: A-06-07

Matrícula : N726JR				Categoría / peso : 21.000lbs
Marca y modelo de la A/N: North American/N265-70				Año de fabricación:
No. Motores/marca/modelo:2/Pratt and Whitney/ JT12A-8				
Fecha: 03-Setiembre-2007		Hora local:12:40Pm		
Lugar del suceso: MROC		Coordenadas:		
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Comercial Tipo A Edad / sexo: 53 años-Masculino Total de Horas : 24.500 horas
Tripulación	-	-	2	
Pasajeros	-	-	4	Tipo operación: Comercial Fase de Operación: Recorrido de Despegue Tipo de evento: Colapsa tren Principal Derecho Daños a la aeronave: Mayores
Otros				

Reseña del Vuelo

El 03 de septiembre del 2007, la aeronave N726JR, un bimotor, tipo ejecutivo, fabricado por la Rockwell, y operado por la empresa Panamá Private Jet, presentó un percance cuando al iniciar carrera de despegue por la cabecera 07 del Aeropuerto Intl. Juan Santamaría, el tren principal derecho colapsó, provocando que la aeronave excursionara y se desplazara por la zona de seguridad del lado derecho de la activa, para luego impactar con una de las bases de bolsa de viento de este aeropuerto; lo cual la hace girar 90° grados y detenerse abruptamente y quedar con un rumbo contrario a su recorrido inicial



Factores Contribuyentes

- Colapso de neumáticos tanden derecho, atribuible a la probabilidad de un deficiente inflado del neumático No. 4
- La pérdida del control longitudinal de la aeronave, en la carrera de despegue y despiste final.

Recomendaciones

Según el fabricante las presiones de trenes duplo, deben ser chequeadas antes de cada vuelo, esto para un balance perfecto de las cargas de aceleración y evitar así la defeción de los neumáticos

N726JR: LLANTA DEL TREN PRINCIPAL DERECHO #4



Boletín Informativo del Año 2007

Informe: A- 07-07

Matrícula : TI-ATK				Categoría / peso : -5700kgs
Marca y modelo de la A/N: PIPPER/PA-22				
No. Motores/marca/modelo:				Año de fabricación: 1955
Fecha: 03 Octubre del 2007				Hora local: 8:20 a.m
Lugar del suceso: 500 metros de la cabecera 03 de MRPM				Coordenadas: 08° 57' N / 083° 28' W
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Comercial de Avión
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 44/masculino Total de Horas : 1347
Pasajeros	-	-	1	Tipo operación: Privado Fase de Operación: Rodaje hacia la pista
Otros				Tipo de evento: Excursión de pista por perdida de tren derecho Daños a la aeronave: menores

Reseña del vuelo:

Durante el aterrizaje por la cabecera la aeronave excursiona de la activa producto ingresar muy rápido lo cual provoco que fuera de la activa impacte con piedras lo cual le ocasionan que el tren principal derecho acoplase, arrastrándose la aeronave e impactando sus prolapa con el terreno.

La aeronave sufrió daños en plano principal derecho (VIGA PRINCIPAL DEL ALA), la hélice impactó el terreno y hay daños a valorar en la maquina.



Factores Contribuyentes:

- Aproximación desestabilizada
- Factor humano debido a la pérdida del control de la aeronave, producto de ingresar demasiado rápido en la fase critica de aterrizaje.

Recomendaciones a la Seguridad

A los departamento de Licencias y Operaciones DGAC

Vigilar que personal con licencia comercial esté al día con la habilitación del equipo que opera a nivel privado



Boletín Informativo del Año 2007

Informe: A-08-07

Matrícula : TI-AUT		Categoría / peso : -5700 kgs		
Marca y modelo de la A/N: Grumman American/G164A		Año de fabricación: 1972		
No. Motores/marca/modelo:		Fecha: 09-Oct/2007		
Lugar del suceso: Playón de Parrita/Puntarenas		Hora local: 07:50 AM		
		Coordenadas: 09°57'26"N / 84°08'34"W		
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando : Manuel Ángel Paniagua Mendoza
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 28/ Masculino
Pasajeros	-	-		Total de Horas : 1870
Otros				Tipo operación: Agrícola
				Fase de Operación: Recorrido de Aplicación
				Tipo de evento: Pequeñas explosiones en motor, pérdida de sustentación y aterrizaje de emergencia.
				Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo

El 3 de octubre, 2007 la aeronave matrícula TI-AUT, fabricada por Grumman, modelo G164A, propiedad de Helistar S.A., durante el tercer vuelo del día, al iniciar el recorrido de aplicación agrícola en la finca La Flor, después de despegar de la base de Playón.

El motor de la aeronave, según narra el testigo de la empresa, empezó a sonar (por los sonidos que indica hubo contra-explosiones), posteriormente indica el piloto realizó el procedimiento de emergencia con la liberación de carga de los agroquímicos y planeó hacia el campo privado) donde finalmente la aeronave impactó en terreno extremadamente fangoso. No hubo fuego antes ni después del accidente

El piloto salió por sus propios medios y fue trasladado por los cuerpos de socorro del lugar.

Factores Contribuyentes

El daño en el cilindro No. 9 del motor que provocó pérdida de potencia del motor.

Recomendaciones a la seguridad

Al operador reforzar en la inspección anual, la condición de los cilindros de acuerdo al RAC 43, Apéndice D



Matrícula : TI-AJW				Categoría / peso
Marca y modelo de la A/N: Cessna/A-188B				
No. Motores/marca/modelo: 1/Teledyne Continental/ IO520-D			Año de fabricación: 1975	
Fecha: 28/Noviembre/2007		Hora local: 09:30 Am		
Lugar del suceso: Finca Barbudal / 4 MN al Este del Aeródromo La Ligia, propiedad privada				
Coordenadas: 09°30'06"N/ 084°17'20"W				
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Manuel Angel Paniagua Mendoza 1-1082-715
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 27/masculino Total de Horas :
Pasajeros	-	-		Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Recorrido de Despegue
Otros				Tipo de evento: Colisión con un Semoviente (rottweiler) ruptura tren derecho, excursión de pista durante aterrizaje. Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo

El 28 de noviembre, 2007 la aeronave matrícula TI-AJW, Cessna Aircraft, modelo A-188-B, propiedad de S.N.H., durante el cuarto vuelo del día, según narra el piloto al iniciar el recorrido de despegue por la cabecera de pista 36 y con el avión en posición de dos puntos (empenaje arriba), en la finca Barbudal, colisiona con un semoviente (perro rottweiler) colapsando el tren derecho. El can está ubicado a unos 700 metros aproximadamente de la cabecera 18.

Factores Contribuyentes

Falta de una adecuada inspección del aeródromo

El tren derecho colapsó cuando impactó al Can durante el recorrido de despegue.

Recomendaciones

Al piloto y asistentes verificar exactamente pista libre de obstáculos, personas u animales antes de proceder a operar.

Al dueño de la finca evitar la incursión de animales y obstáculos en el aeródromo.

A la DGAC, vigilancia operacional en los distintos aeródromos y regular las operaciones que puedan generar riesgos o cualquier situación de peligro.



Informe: A-10-07

Matrícula : ULT-TI -056				Categoría / peso : -1250 kgs Ultraligero
Marca y modelo de la A/N: Sin Datos				
No. Motores/marca/modelo: Sin Datos				Año de fabricación: Sin datos
Fecha: 01/12//2007				Hora local: 07:50 AM
Lugar del suceso: Monte Reina Nicoya				Coordenadas:
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Convalidada
Tripulación	-	1	-	Edad / sexo: S/D/ Masculino Total de Horas : S/D
Pasajeros	-	1	-	Tipo operación: Ultraligero Fase de Operación: Aterrizaje
Otros				Tipo de evento: Pérdida de sustentación y Control Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo

Según notificación de evento el día 1 de diciembre del año 2007, el ultraligero Matrícula ULT-TI-056, tipo Autogiro, perdió su estabilidad en el momento del despegue y se precipitó a tierra por lo cual el tripulante se fracturó una pierna y su acompañante no sufrió daño alguno, para luego ser trasladados al un centro de salud de la comunidad de la localidad de Nicoya.

Factores Contribuyentes

La Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes, no pudo determinar los factores contribuyentes, debido a que su notificación fue extemporánea (4 días después) del accidente.

Recomendaciones a la seguridad

No Hay

No hay soporte fotográfico del evento

Boletín Informativo del Año 2007