

BOLETIN INFORMATIVO 2009

UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES E INCIDENTES



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL

BOLETÍN INFORMATIVO 2009

*Elaborado por
UIA/DGAC*

BOLETIN INFORMATIVO 2009

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 operador	13
2.4	Accidentes por tipo de aeronave	13
2.5	Accidentes por lugar	14
2.6	Lesiones físicas a personas	14
2.7	Accidentes por tipo de operación	15
2.8	Accidentes por mes	15
2.9	Accidentes por marca de nacionalidad	16
2.10	Accidentes por fase de operación	16
Capítulo III	Resumen de Informes Técnicos	17
3.1	TI-AUZ	18
3.2	TI-AST	19
3.3	TI-AYJ	20
3.4	TI-BBT	21
3.5	UL-TI-058	22
3.6	TI-AWW	23
3.7	TI-APG	24
3.8	TI-AVQ	25
3.9	TI-AKF	26

BOLETIN INFORMATIVO 2009

CAPÍTULO I **GENERAL**

BOLETIN INFORMATIVO 2009

Capítulo 1

INTRODUCCIÓN

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 2009 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.

BOLETIN INFORMATIVO 2009

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 perdida 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
MRLI:	La Ligia/Parrita
MRSA:	San Alberto/Limon
MRLF:	La Flor/Liberia
MRNS:	Nosara
MROC:	Aeropuerto Juan Santamaría
MRBN:	Batan/Limon
MMSG:	Santa Clara de Guapiles/Limon
MRPM:	Palmar Sur
MRPV:	Tobías Bolaños
MRQP:	Quepos (La Managua)
MRPJ:	Puerto Jimenes/Puntarenas
NDB:	Radiofaro no direccional
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional.
SAR:	Búsqueda y Salvamento

BOLETIN INFORMATIVO 2009

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.

BOLETIN INFORMATIVO 2009

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

Factores contribuyentes. Acciones, omisiones, acontecimientos o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado o evitado, habría reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habría mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal

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.

BOLETIN INFORMATIVO 2009

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

BOLETIN INFORMATIVO 2009

- 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.

BOLETIN INFORMATIVO 2009

Capítulo II **Estadísticas** **Cuadros y Gráficos**

BOLETIN INFORMATIVO 2009

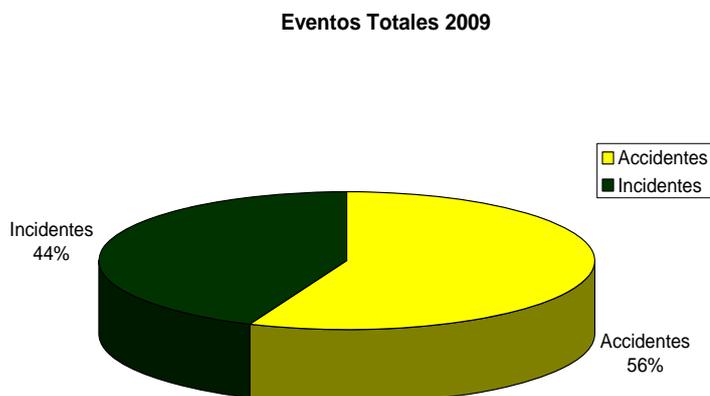
Capítulo 2

ESTADÍSTICAS

2.1 Eventos del año 2009

Eventos del año 2009

Evento	Cantidad
Accidentes	9
Incidentes	7
Total	16



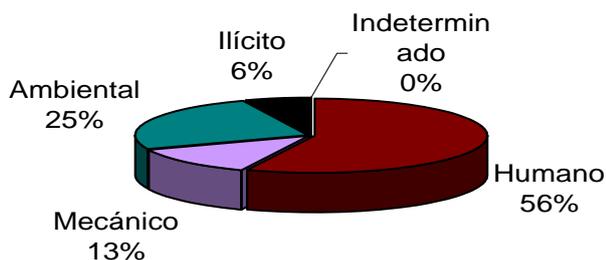
La cantidad de eventos registrados en el año muestra que existe una leve mayor cantidad de accidentes que incidentes

2.2 Factores Causales Accidentes e Incidentes del año 2009

Factores Accidentes del año 2009

Evento	Cantidad
Humano	9
Mecánico	2
Ambiental	4
Indeterminado	0
Ilícito	1
Total	16

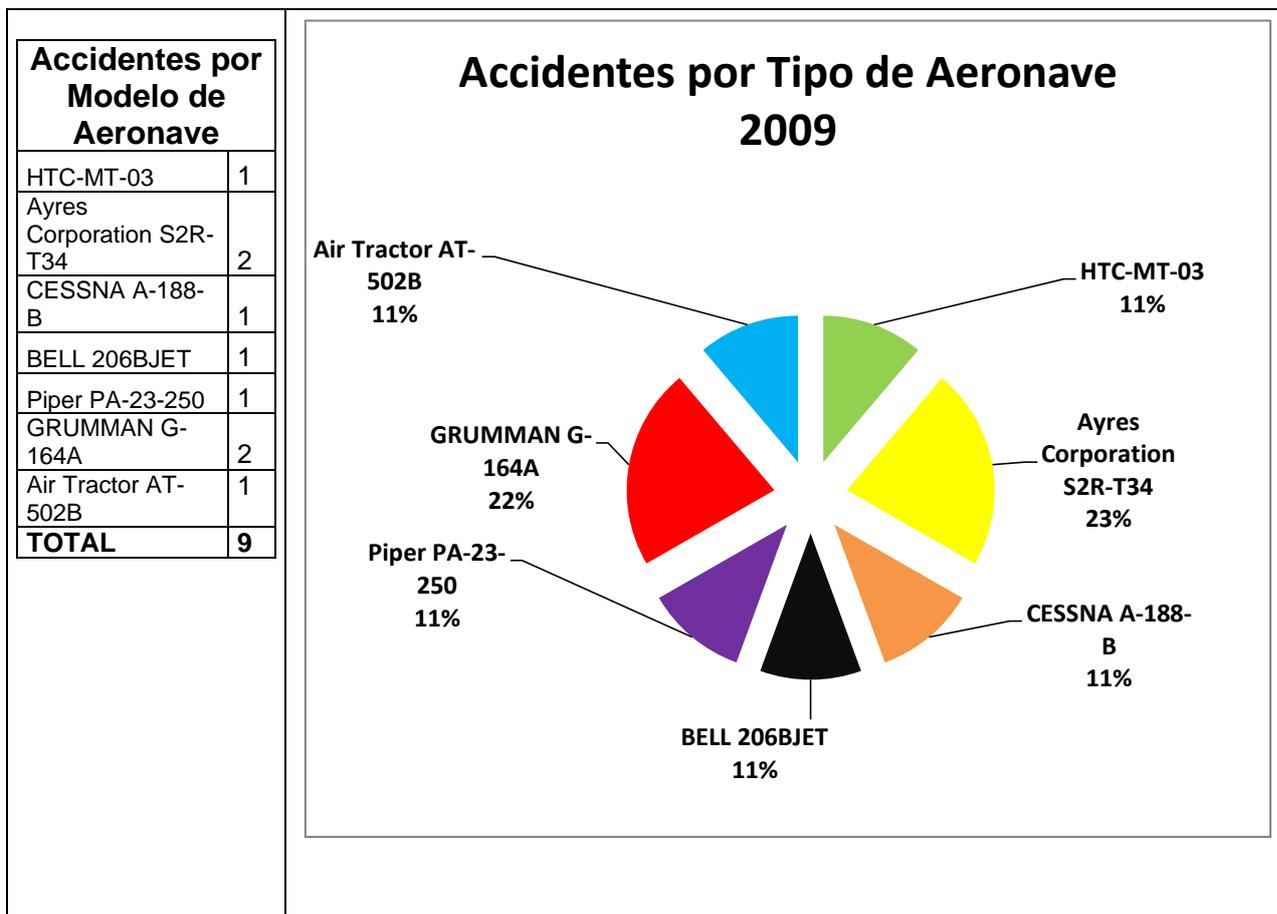
Factores Causales Accidentes e Incidentes 2009



Como se observa los mayores factores determinantes es el humano en 56% y seguido del ambiental con un 25%

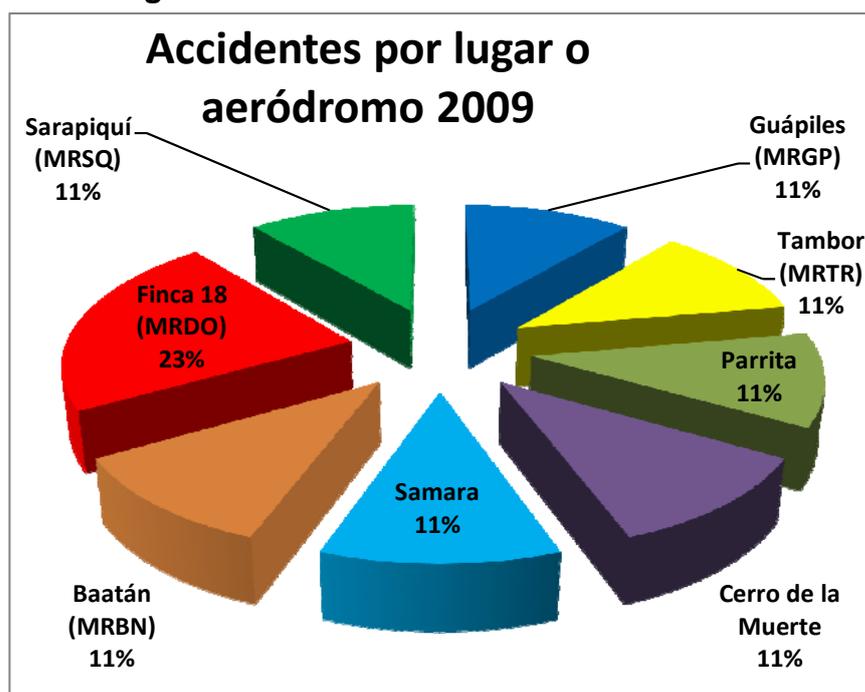
BOLETIN INFORMATIVO 2009

2.3 Accidentes por tipo de Aeronave 2009



2.4 Accidentes por Aeródromo o Lugar 2009

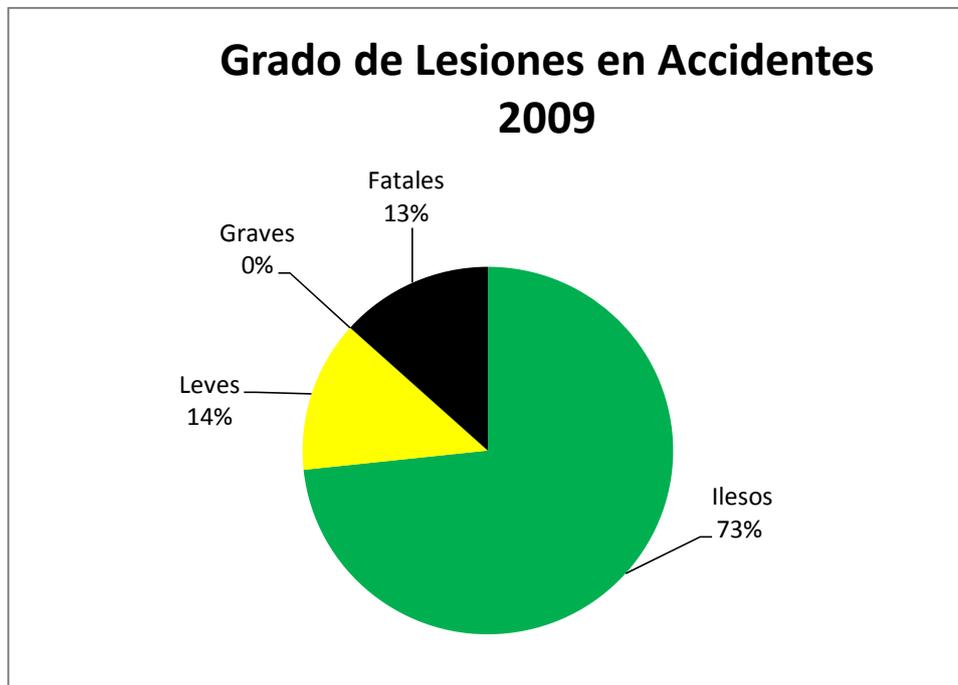
Accidentes por Lugar 2009	
Lugar	Cantidad
Guápiles (MRGP)	1
Tambor (MRTR)	1
Parrita	1
Cerro de la Muerte	1
Samara	1
Baatán (MRBN)	1
Finca 18 (MRDO)	2
Sarapiquí (MRSQ)	1
Total	9



BOLETIN INFORMATIVO 2009

2.5 Grado de Lesión por Accidentes 2009

Lesiones Físicas por Accidentes	
Ilesos	11
Leves	2
Graves	0
Fatales	2
TOTAL	15



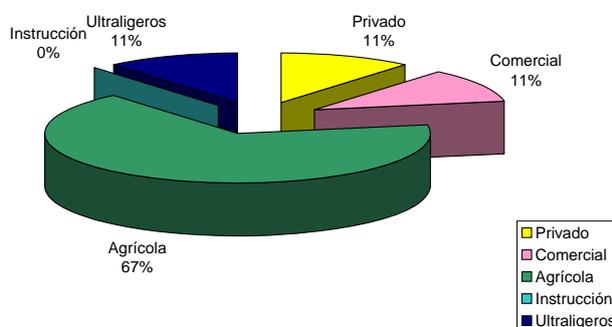
Este año el 73% de las personas que sufrieron un accidente salieron ilesas. Sin embargo lamentablemente 13% fallecieron.

2.6 Accidentes por tipo de Operación del año 2009

Accidentes por tipo de Operación del año 2009

Evento	Cantidad
Privado	1
Comercial	1
Agrícola	6
Instrucción	0
Ultraligeros	1
Total	9

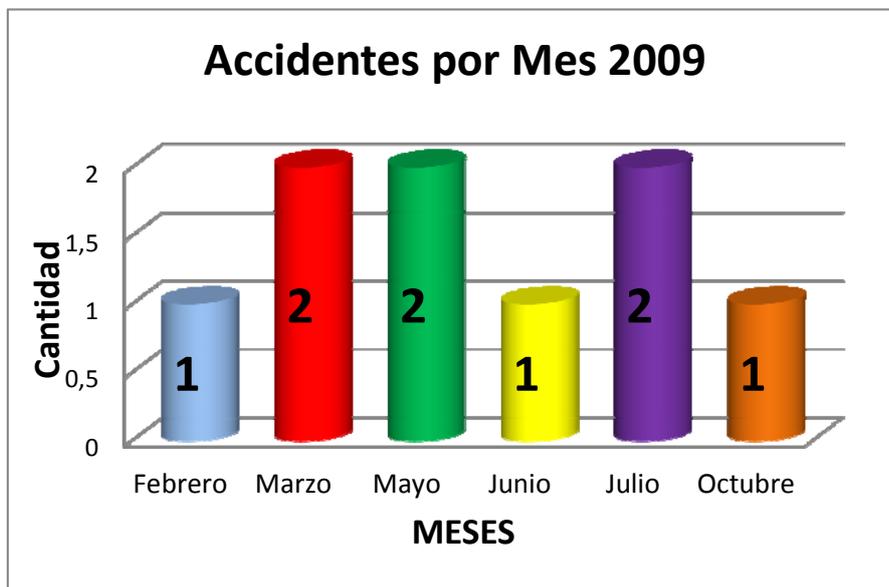
Accidentes por Tipo de Operación Total 2009



BOLETIN INFORMATIVO 2009

2.7 Accidentes Por Mes año 2009

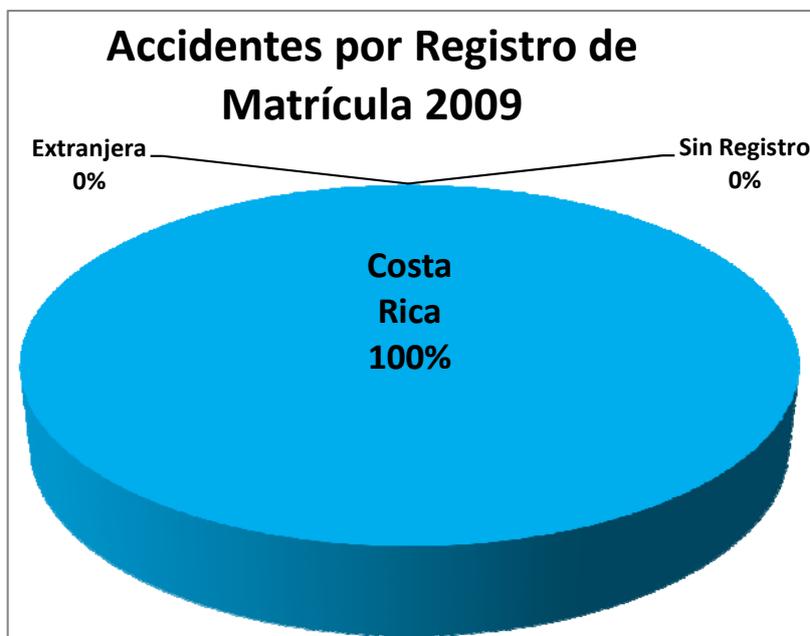
Mes	Cantidad
Febrero	1
Marzo	2
Mayo	2
Junio	1
Julio	2
Octubre	1
Total	9



Marzo, mayo y julio fueron los meses con más accidentes en el 2009 con dos eventos cada mes.

2.8 Accidentes Por Marca de Nacionalidad 2009

País	Cantidad
Costa Rica	9
Extranjera	0
Sin Registro	0
Total	9



Según el Gráfico las Aeronaves Matricula TI son las que provocaron el 100% de los accidentes debido a la cantidad de Aeronaves nacionales que sobrevuelan el espacio.

BOLETIN INFORMATIVO 2009

2.9 Accidentes por Fase de Operación 2009

Cuadro # 9 Accidente por Fase de Operación	
Fase	Cantidad
Despegue	3
Ascenso	0
Maniobras	0
Ruta	1
Aproximación	0
Aterrizaje	3
Detenido	0
Rodaje	1
Aterrizaje de Emergencia	0
Aplicación Agrícola	1
Total	9



En el Gráfico podemos observar que la mayor cantidad de Accidentes en 2009 giran en torno a las Fases de Aterrizajes y despegue con tres eventos cada fase.

BOLETIN INFORMATIVO 2009

Capítulo III Resumen informativo de accidentes

BOLETIN INFORMATIVO 2009

Informe: A-01-2009

Matrícula: TI-AUZ				Categoría / peso: -5700 Kg.
Marca y modelo de la A/N: Ayres S2RT34				
No. Motores/marca/modelo:1/ Pratt Whitney/ PT6A-34AG				Año de fabricación: 1976
Fecha: 25 de Febrero del 2009				Hora local: 11:45 a.m
Lugar del suceso: MRBN				Coordenadas: 10° 05' 00 N /83°19'58 W
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (A) Edad / sexo: 64/ masculino Total de Horas :6200 horas
Tripulación	-	-	1	Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Aterrizaje Daños a la aeronave: Mayores
Pasajeros	-	-		
Otros				

Reseña del vuelo:

El día miércoles 25 de febrero del 2009, la aeronave marca Ayres, modelo S2R T34 matrícula TI-AUZ, se dirigía en un vuelo de traslado, sin carga de Guápiles hacia el aeródromo de Bataán. Durante el aterrizaje la aeronave excursionó hacia el lado izquierdo impactando en una zanja en la franja lateral, quedando incrustada en la misma.

La aeronave presenta daños mayores y no presentó fuego. El tripulante sale ileso por sus propios medios



Causa Probable:

La Unidad de Investigación de Accidentes determinó, que la posible causa del accidente fue debido a, probablemente por ráfagas de viento fuerte.



Factores Contribuyentes:

- Viento fuerte y cruzado
- Aterrizaje con viento de cola
- La pérdida de control longitudinal de la aeronave y excursión de pista hacia la franja izquierda

Recomendaciones sobre la seguridad:

1- Eliminar obstáculos (árboles) cercanos a la trayectoria de la cabecera 36 para que sea operable por ambas cabeceras

2-Concientizar a todos los pilotos de los riesgos y cuidados durante aterrizajes con viento de cola por la cabecera de pista 18



BOLETIN INFORMATIVO 2009

Informe: A-02-2009

Matrícula: TI-AST				Categoría / peso: -5700 Kgs.
Marca y modelo de la A/N: PIPER AZTECA / PA23-250				
No. Motores/marca/modelo: 1/ Lycoming / O-540-C4B5				Año de fabricación: 1975
Fecha: 4 de marzo, 2009				Hora local: 4:07PM
Lugar del suceso: Aeródromo de Tambor (MRTR)				Coordenadas: N10°18.789 W 083°44.044
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (A)
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 29 años/Masculino Total de Horas : 1267.18 Horas
Pasajeros	-	-	2	Tipo operación: Comercial Fase de Operación: Aterrizaje
Otros				Tipo de evento: Excursión de Pista. Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo

El miércoles 4 de marzo, 2009, en el Aeródromo de Tambor (MRTR) se reporta que la aeronave matrícula TI-AST la cual despegó del aeropuerto Internacional Juan Santamaría (MROC), con destino el aeródromo de Tambor (MRTR) en donde dejaría a dos pasajeros.

Cuando se disponía a efectuar el aterrizaje la aeronave impacta el tren principal derecho en el borde, lo cual provoca que este tren de aterrizaje debido al impacto se desprendiera, la aeronave continuo su recorrido de desaceleración por un tramo de 291 metros (954.72 pies)

La aeronave presento daños mayores en el plano derecho y en la sección de la caja de torsión de la bahía del tren principal derecho, también la hélice derecha impactó el suelo, el estabilizador horizontal presenta evidencia de impacto en la zona inferior derecha.

El piloto y sus dos pasajeros salen por sus propios medios ilesos

Factores Contribuyentes

Factor Humano: Problemas de percepción de profundidad a la hora del toque de ruedas.

Factor Ambiental: La presencia de la cercanía del mar (10mts) provoca el movimiento normal del ciclo de los vientos, la tendencia de que durante el día la dirección del mismo sea de mar a tierra y durante las tardes y las noches se invierta

Recomendaciones a la Seguridad

+ Para las compañías que tienen operaciones en el aeródromo de Tambor (MRTM) debido a LA constante presencia de viento de cola en fase de aterrizaje se recomienda la constante formación para todas las tripulaciones en este tipo de aproximaciones, y que el piloto al mando haya pasado satisfactoriamente los chequeos de la compañía, en dicho aeródromo



BOLETIN INFORMATIVO 2009

Informe: A-03-2009

Matrícula : TI-AYJ				Categoría / peso : 5700 KGS	
Marca y modelo de la A/N: AIR TRACTOR / AT -502B				Año de fabricación: 1999	
No. Motores/marca/modelo:1/ Pratt Whitney / PT6A 34 AG				Fecha: 20 de Marzo, 2009	
Lugar del suceso: Aeródromo de Zapote (MRSQ)				Hora local: 7:36AM	
				Coordenadas: N 10°28.171` / W 083° 54.596`	
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (A)	
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 43 / masculino	
Pasajeros	-	-		Total de Horas : 14.800	
Otros				Tipo operación: Agrícola	
				Fase de Operación: Carga en Rampa	
				Tipo de evento: Accidente de Superficie	
				Daños a la aeronave: Mayores	

Reseña del vuelo.

El día Viernes 20 de Marzo, 2009, en el Aeródromo de Zapote (MRSQ) la aeronave matrícula TI-AYJ, fabricada por Air tractor y de modelo AT -502B.

Según manifiesta el piloto y personal de la compañía, uno de los trabajadores de la finca (Cobal) subió por el ala, hasta llegar a la entrada de la cabina, manipuló la palanca del Bypass esto para liberar el remanente de producto que quedaba en el Hooper, indican que de repente la maquina se escuchó que se aceleró y comenzó a moverse

La aeronave sufrió el accidente, mientras se encontraba estacionada en la zona de recarga de producto y que la misma había caído en una zanja. Los daños que presenta la aeronave son daños mayores. El evento ocurrió con Luz día

Factores Contribuyentes

La Unidad de Investigación de accidentes determinó los siguientes factores contribuyentes al accidente:

- *Factor Humano*
- *Falla Activa:* El tripulante abandona la cabina de mando, cuando la aeronave se encuentra en potencia de mínimo y olvida aplicar el sistema de freno de parqueo. (omisión de procedimientos)
- *Falla latente:* Trabajador de la compañía que presta el servicio de limpieza, manipula sin precaución la palanca del Bypass de una manera accidental, y mueve las palancas de control del motor.

Recomendaciones sobre Seguridad

- Revisión y aplicación de los procedimientos de seguridad operacional en tierra
- Revisión y aplicación de los procedimientos de limpieza y lavado de aeronaves, haciendo referencia en las calidades y limitaciones que debe tener en los equipos de aspersión, el personal encargado de esta operación
- Revisión programa de entrenamiento y recurrentes



BOLETIN INFORMATIVO 2009

Informe: A-04-2009

Matrícula : TI-BBT				Categoría / peso : -5700KGS
Marca y modelo de la A/N: Bell / 206B II				
No. Motores/marca/modelo: 1/ 1x Allison 250-C20J turboshaft,				Año de fabricación: 1973
Fecha: 01 de mayo del 2009				Hora local: 12:00 m.d
Lugar del suceso: Cerro de la Muerte				Coordenadas: 09° 38' 25 N /83°40'83" W
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (H)
Tripulación	1	-		Edad / sexo:37 años / masculino
Pasajeros	1	-		Total de Horas :S/D
Otros				Tipo operación: Privado
				Fase de Operación: Ruta
				Tipo de evento: CFIT Impacto contra el Terreno.
				Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo.

El día viernes 01 de mayo del 2009, el helicóptero marca Bell, modelo 206B II, matrícula TI-BBT, despegó del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños (MRPV) a las 12:31 U.T.C. (06:31 a.m.) según tira de vuelo de la Torre de Control, con destino a Quepos (MRQP).

Ese día a las 12:00 m.d. ingresa la llamada del F.I.C. (Flight Information Center) a la Oficina de Investigación de Accidentes reportando un E.L.T. activado entre San Isidro y Turrialba.

Seis días después de la alerta, son extraídos del sitio dos cuerpos sin vida y un cargamento de droga.

El helicóptero tuvo pérdida total, no solo producto del accidente, sino por las operaciones de rescate de los cuerpos y la búsqueda de indicios para recuperar la carga por parte de las autoridades judiciales, quienes asumieron la investigación prioritariamente

Factores Contribuyentes.

No se determinaron los factores contribuyentes al accidente, porque las autoridades judiciales asumieron la investigación de este caso de operación ilícita.

Recomendaciones sobre Seguridad

No hay



BOLETIN INFORMATIVO 2009

Informe: A-05-2009

Matrícula : UL- TI-058				Categoría / peso : -1250 kgs
Marca y modelo de la A/N: HTC MT-03				Año de fabricación: 2007
No. Motores/marca/modelo: ROTAX 912 ULS				Fecha: 18 DE MAYO 2009
Lugar del suceso: Fly Crocodile Samara (MRMR)				Hora local: 11:30 AM
				Coordenadas: 09°53.047' N / 085°33.947' W
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Certificado de Idoneidad para Tripulantes de Vehículos Ultraligeros Edad / sexo: 55 / Masculino Total de Horas : S/D
Tripulación	-	-	1	
Pasajeros	-	-	1	Tipo operación: Ultraligero Fase de Operación: Despegue
Otros				Tipo de evento: Aborto de Despegue / Pérdida de Control Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo

Se reporta, un posible accidente en la zona de Guanacaste, en playa Samara de una aeronave tipo ultraligero, con 2 ocupantes los cuales salieron ilesos.

El informe se recibe por parte del Departamento de Operaciones, al ser notificados por el operador de la empresa del ultraligero.

Se inician las investigaciones, del evento, se procede al traslado hacia la zona de Samara al Lodge y Flying Center Flying Crocodile, donde se localizo el ultraligero del tipo Auto Giro, este había despegado, de la pista 26, y al abortar la maniobra de despegue el Autogiro impacta el terreno a 30 metros de la cabecera 08.

El piloto salió por sus propios medios, no hubo fuego.

Factores Contribuyentes

Factor Ambiental: Cambio en la dirección del Viento

Factor Humano: No verificación de las condiciones meteorológicas al momento de la operación

Recomendaciones a la seguridad

-Verificar la estructura de la aeronave en un banco especializado

-Al Operador al verificar las condiciones del viento antes de operar e inclusive antes del despegue.



BOLETIN INFORMATIVO 2009

Informe: A-06-2009

Matrícula : TI-AWW				Categoría / peso : -5700 KGS	
Marca y modelo de la A/N: GRUMMAN/ G-164A				Año de fabricación: 1972	
No. Motores/marca/modelo: 1 / Pratt and Whitney / R-985-AN-14B				Hora local: 10:45AM	
Fecha: 22 de Junio, 2009				Coordenadas: N 09°34.521 W 084°21.968'	
Lugar del suceso: Parrita, Finca La Flor					
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Comercial (A)	
Tripulación	-		1	Edad / sexo: 59 años / Masculino	
Pasajeros	-			Total de Horas : 4.500 horas	
Otros				Tipo operación: Agrícola	
				Fase de Operación: Maniobra de aplicación	
				Tipo de evento: Impacto contra Obstáculo / Pérdida de Control	
				Daños a la aeronave: Mayores	

Reseña del Vuelo

El día Lunes 22 de Junio, 2009, una aeronave, fabricado por, Grumman, modelo G-164A y de matrícula TI-AWW, de uso comercial efectuaría un vuelo de aplicación aérea, en la finca la Flor.

El vuelo fue realizado entre el aeródromo de San Gerardo en Playón de Parrita (no inscrito) y la finca la Flor, ubicada a 4 NM del aeródromo, y como destino final el mismo aeródromo de Playón., Cuando, el piloto al mando se preparaba a efectuar la última maniobra de aplicación, la aeronave colisiona contra árboles de gran altura (50 metros de altura). Provocando que la misma se precipite a tierra, el piloto sale por sus propios medios de la cabina de mando, presenta lesiones a nivel de su rostro por lo cual es trasladado a un centro de salud más cercano.

La aeronave sufre daños mayores.

Factores Contribuyentes

La Unidad de Investigación de Accidentes Aéreos (UIA), determinó los siguientes factores contribuyentes al accidente:

El factor ambiental, Colinas que generan corrientes de viento de cola y árboles que generan las corrientes descendentes (Turbulencia mecánica), cuando existe cierta intensidad del viento.

Factor humano, esto debido a que el piloto descuidó la vigilancia de la dirección e intensidad del viento y la correcta evaluación del riesgo al operar en cercanías de Colinas y árboles de gran tamaños los cuales rodean el área de trabajo

Recomendaciones

Para los Operadores implementar el sistema de gerenciamiento de la seguridad, para asegurar las operaciones aéreas sean llevadas sin ningún riesgo y que todos los factores de amenaza sean evaluados



BOLETIN INFORMATIVO 2009

Informe: A- 07-2009

Matrícula : TI-APG				Categoría / peso : -5700kgs
Marca y modelo de la A/N: Ayres S2R-T34				
No. Motores/marca/modelo: 1/ Pratt Whitney / PT6A-34AG				Año de fabricación: 1980
Fecha: 01 de julio del 2009				Hora local: 08:00 a.m
Lugar del suceso: Finca Monte Líbano, Bataán, Limón				Coordenadas: 10° 05'00 N /83°19'58 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:57 años /masculino Total de Horas : 7000 HORAS
Pasajeros	-	-		Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Despegue
Otros				Tipo de evento: Pérdida de Potencia / Aterrizaje de Emergencia Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo:

El día miércoles 01 de julio del 2009, la aeronave marca Ayres, modelo S2R T34 matrícula TI-APG, durante la fase de despegue por la cabecera 18, en su cuarto vuelo de aplicación agrícola, el piloto reporta pérdida de potencia, obligándose a efectuar la emergencia y realizar un aterrizaje forzoso en un bananal ubicado en la finca Monte Líbano a unos 800 metros aproximadamente al noroeste de la pista. La aeronave presenta daños mayores, no hubo fuego, el piloto salió por sus propios medios y no sufrió lesiones.



Factores Contribuyentes:

Un posible fuerte impacto con algún obstáculo que fracturó la contrapesa del núcleo del pistón del cilindro del hub de la hélice.

Al no poder operarse por la cabecera 36, debido a los obstáculos existentes, los pilotos usuarios de este aeródromo tienen que optar por usar la cabecera 18 indistintamente de las condiciones de viento, arriesgándose a sufrir este tipo de percances o en su defecto utilizar el aeródromo alterno



Recomendaciones a la Seguridad

Eliminar obstáculos (árboles) cercanos a la trayectoria de la cabecera 36 para que sea operable por ambas cabeceras



BOLETIN INFORMATIVO 2009

Informe: A-08-2009

Matrícula : TI-AVQ				Categoría / peso : -5700 kgs	
Marca y modelo de la A/N: Cessna, modelo A-188B				Año de fabricación: 1970	
No. Motores/marca/modelo:				Año de fabricación: 1970	
Fecha: 22 de Junio, 2009				Hora local: 07:50 AM	
Lugar del suceso: Aeródromo de Finca18, (MRDO)				Coordenadas: 09°57'26"N / 84°08'34"W	
Lesiones	Mortales	Graves	Leves / Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial (Avión)	
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 60 / Masculino	
Pasajeros	-	-		Total de Horas : 14.800 horas	
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 día Lunes 22 de Junio, 2009, una aeronave, fabricada por, Cessna, modelo A-188B y de matrícula TI-AVQ, de uso agrícola comercial, efectuaría un vuelo de aplicación aérea, en finca 18

El vuelo iba ser realizado desde el aeródromo de Finca18, (MRDO) y el lote a tratar dentro de la misma finca, y como destino final el mismo aeródromo de Finca 18.

Cuando, el piloto al mando efectuaba la maniobra de despegue, fue sorprendido por una ráfaga de viento cruzado, provocando que la aeronave expeditara, la misma colisiona con una cerca de la finca. El piloto sale por sus propios medios de la cabina de mando, no sufrió lesiones.

La aeronave sufre daños mayores, encontrándose estos en ambos planos con daños, en la mayor parte de su fuselaje, el motor y Hélice.

Factores Contribuyentes

El Grupo de Investigación de accidentes determinó, la influencia de dos factores, uno el factor ambiental corrientes de viento cruzado de gran intensidad.

Factor humano, esto debido a que el piloto descuido la vigilancia de la dirección e intensidad del viento y la correcta evaluación del riesgo al operar en un aeródromo que viene presentado problemas de esta índole según comentarios de otros pilotos que operan en esas zonas.

Recomendaciones a la seguridad

Un deficiente manejo del riesgo por parte de la compañía en no evaluar los campos de trabajo e identificar las posibles fuentes de peligro, esto para prevenir que los pilotos Trabajen cuando hay evidencia de viento cruzado.



BOLETIN INFORMATIVO 2009

Informe: A-09-2009

Matrícula : TI-AKF				Categoría / peso
Marca y modelo de la A/N: Grumman American / G-164-A				
No. Motores/marca/modelo: 1/ Pratt and Whitney / R-1340 AR				Año de fabricación: 1975
Fecha: 02 octubre 2009		Hora local: 09:30 Am		
Lugar del suceso: Finca Dieciocho, Osa, Puntarenas		Coordenadas: 08°54` N /83°26` W		
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Comercial (A)
Tripulación	-	-	1	Edad / sexo: 29 / masculino Total de Horas: 1205
Pasajeros	-	-		Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Aterrizaje
Otros				Tipo de evento: Aborto de la maniobra, pérdida de control Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo

El 02 de octubre del 2009, la aeronave marca Grumman American, modelo G-164-A, matrícula TI-AKF, durante la fase de aterrizaje en Finca Dieciocho, después de efectuar su cuarto vuelo de operación agrícola, la aeronave capoteó a unos 150 metros de la cabecera presentando daños mayores, no hubo fuego, el piloto resultó con heridas en la cabeza y un brazo y fue trasladado a un Centro Médico.

.Factores Contribuyentes

- Condición física de la pista, hueco que puede afectar la concentración al aterrizar.
- Tipo de operación y falta de procedimientos en ambos tripulantes al utilizar una misma pista y en cabeceras contrarias,
- Falta de comunicación por frecuencia de radio.
- Aterrizaje con velocidad a un ángulo muy pronunciado por el síndrome de la prisa
- Pista comprometida por tránsito de aeronaves

Recomendaciones

- A la DGAC gestionar la reparación de la pista
- Concientizar a todos los pilotos de aeroperación de los riesgos y cuidados por la falta de aplicación de un procedimiento para la operación simultánea en el uso de una sola pista por más de un piloto
- Al operador vigilar la tenencia del equipamiento de radios de comunicación en sus aeronaves y el apego a los procedimientos en pistas comprometidas o compartidas.



BOLETIN INFORMATIVO 2009