

# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES



## BOLETÍN INFORMATIVO 2011

*Elaborado  
UIA/DGAC*

# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## INDICE

Sección	Contenido	Página
<b>Capítulo I</b>	<b>General</b>	
1.1	Introducción	4
1.2	Abreviaturas	5
1.3	Definiciones	6
<b>Capítulo II</b>	<b>Estadísticas Cuadros y Gráficos</b>	
2.1	Eventos del año	11
2.2	Accidentes por Lugar del Evento	11
2.3	Accidentes por Marca de Nacionalidad	12
2.4	Accidentes por Factores Causales	12
2.5	Accidentes por operador	13
2.6	Accidentes por tipo de aeronave	13
2.7	Accidentes por tipo de operación	14
2.8	Accidentes por mes	14
2.9	Accidentes por fase de operación	15
2.10	Lesiones a personas en accidentes	15
<b>Capítulo III</b>	<b>Resumen de Informes Técnicos</b>	
3.1	ULT-072	17
3.2	TI-AZZ	18
3.3	S/D	19
3.4	TI-BBZ/TI-BCB	20
3.5	TI-AMM	21
3.6	TI.AYJ	22
3.7	S/D	23

# **BOLETIN INFORMATIVO 2011**

## **CAPÍTULO I**

### **GENERALIDADES**

# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## 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 2011 que pretenden ofrecer el instrumental técnico básico que debe estar presente en la

# BOLETIN INFORMATIVO 2011

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
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:	Batáan/Limon
MRSG:	Santa Clara de Guapiles/Limon
MRPM:	Palmar Sur
MRPV:	Tobías Bolaños
MRQP:	Quepos (La Managua)
MRPJ:	Puerto Jiménez/Puntarenas

# BOLETIN INFORMATIVO 2011

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:**

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
  - 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 escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
  
- b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
  - afectan adversamente su 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 a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o
  
- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

# BOLETIN INFORMATIVO 2011

**Aeronave:**

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Asesor:**

Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

**Causas:**

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

**Estado de diseño:**

El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

**Estado de fabricación:**

El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

**Estado de matrícula:**

Estado en el cual está matriculada la aeronave

**Estado del explotador:**

Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

**Estado del suceso:**

Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

**Explotador:**

Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

**Factores contribuyentes:**

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían 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:**

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.

# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## **Incidente grave:**

Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

## **Informe preliminar:**

Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

## **Investigación:**

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

## **Investigador encargado:**

Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

## **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; o
- b) ocasione 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
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

## **Masa máxima:**

Masa máxima certificada de despegue.

## **Programa estatal de seguridad operacional (SSP):**

Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## **Recomendación sobre seguridad operacional:**

Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

## **Registrador de vuelo:**

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

## **Representante acreditado:**

Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

# **BOLETIN INFORMATIVO 2011**

## **Capítulo II**

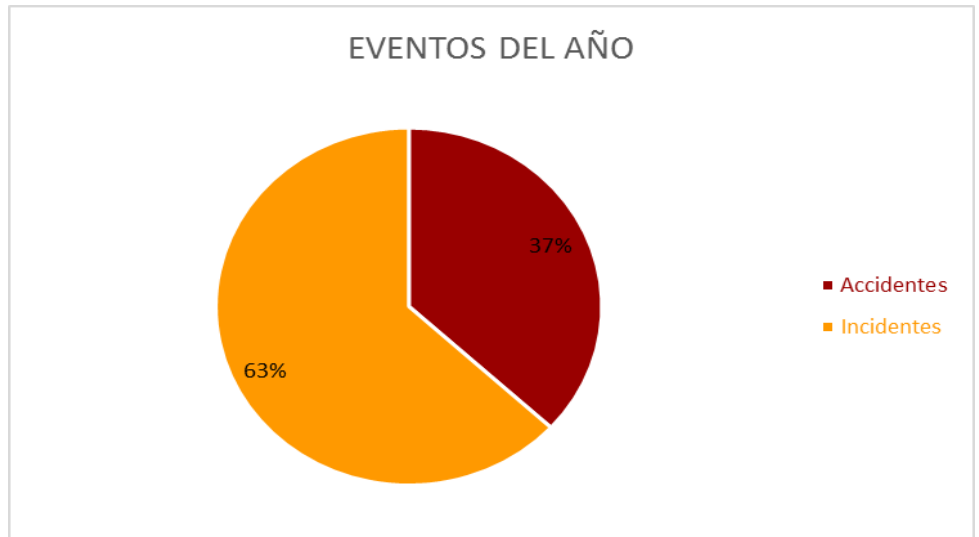
### **Estadísticas**

### **Cuadros y Gráficos**

# BOLETIN INFORMATIVO 2011

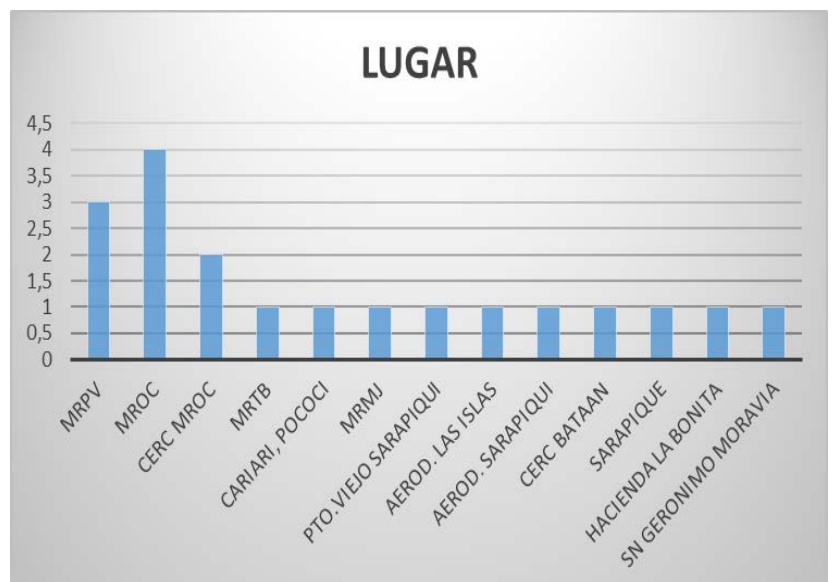
## 2.1 Eventos del año

Eventos del año	
Accidentes	7
Incidentes	12
TOTAL	19



## 2.2 Lugar del evento

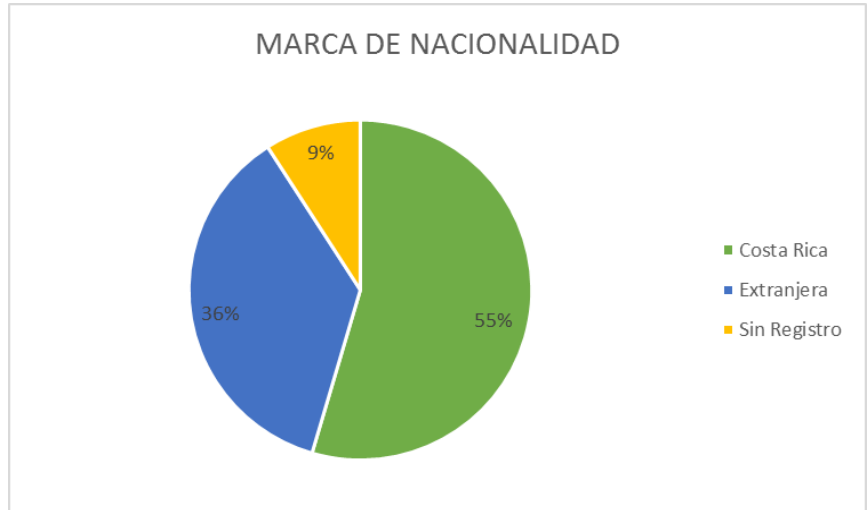
Lugar	
MRPV	3
MROC	4
CERC MROC	2
MRTB	1
CARIARI, POCOCI	1
MRMJ	1
PTO.VIEJO SARAPIQUI	1
AEROD. LAS ISLAS	1
AEROD. SARAPIQUI	1
CERC BATAAN	1
SARAPIQUE	1
HACIENDA LA BONITA	1
SN GERONIMO MORAVIA	1
TOTAL	19



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

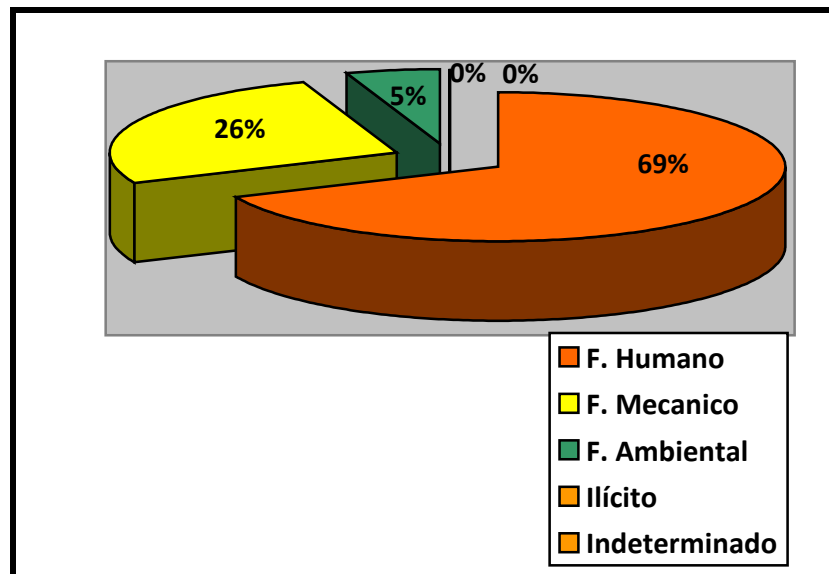
## 2.3 Marca de nacionalidad

Marca de Nacionalidad	
Costa Rica	12
Extranjera	8
Sin Registro	2
TOTAL	22



## 2.4 Factores Causales

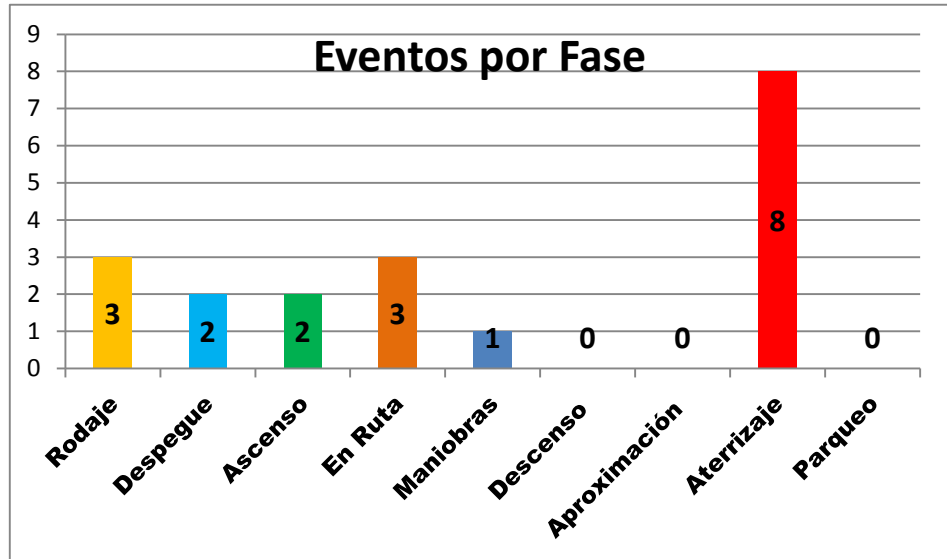
Factores Causales	
Humano	13
Mecánico	5
Ambiental	1
Indeterminado	0
Ilícito	0
TOTAL	19



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## 2.5 Fase de Operación

Fase de Operación	
Rodaje	3
Despegue	2
Ascenso	2
En Ruta	3
Maniobras	1
Descenso	0
Aproximación	0
Aterrizaje	8
Parqueo	0
TOTAL	19



## 2.6 Tipo de Aeronave

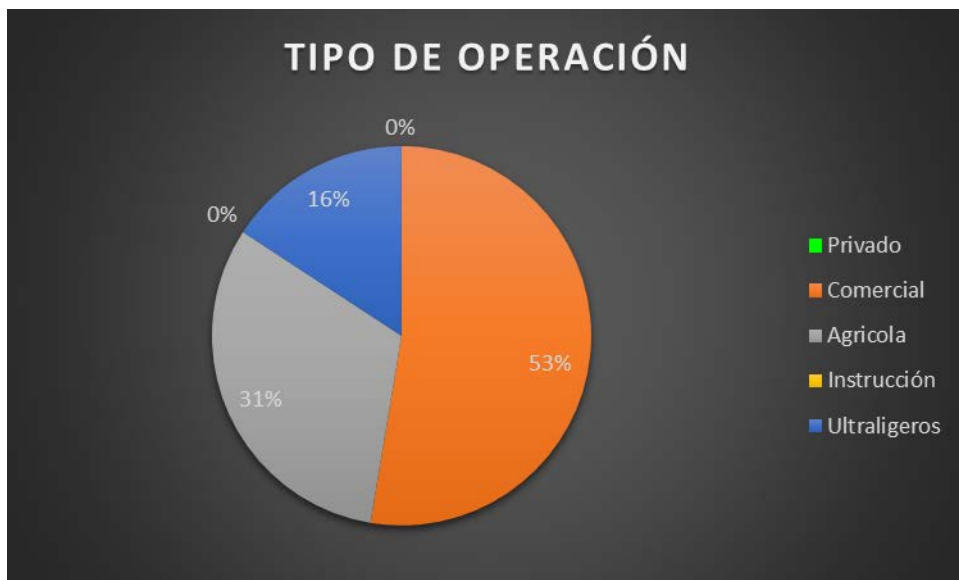
Tipo de Aeronave	
R22	1
DHC	1
B737-200	1
PA28-180	1
A320	1
E190	2
B757- DHC	1
C208	1
PA34 200T	1
AT502, AT 401	1
G-161-A	1
AT502 BO	2
S2R-T34	2
MT03	1
MXL III	2
TOTAL	19



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

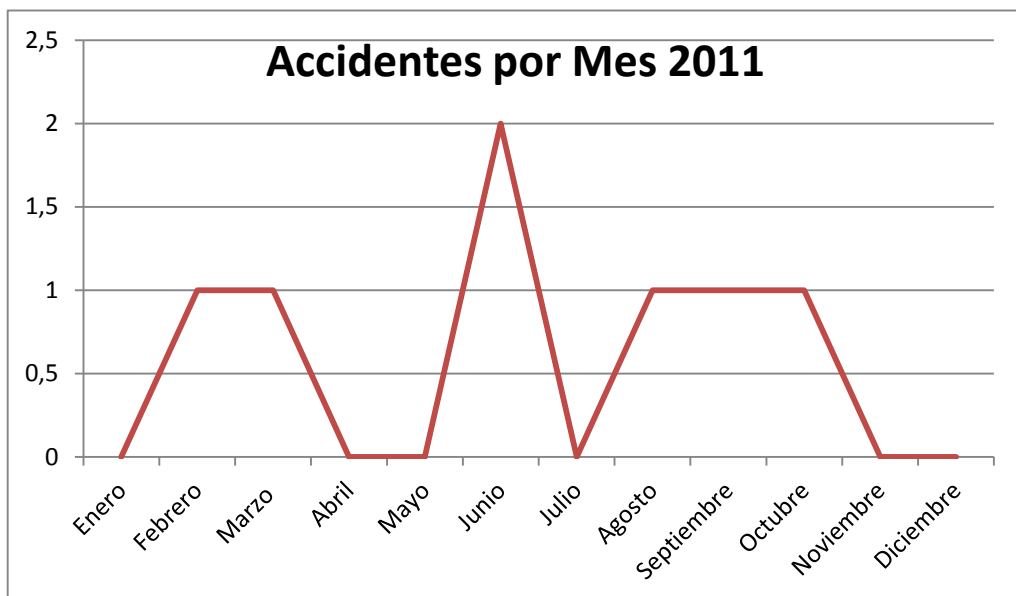
## 2.7 Tipo de Operación

Tipo de Operación	
Privado	0
Comercial	10
Agrícola	6
Instrucción	0
Ultraligeros	3
TOTAL	19



## 2.8 Accidentes por mes

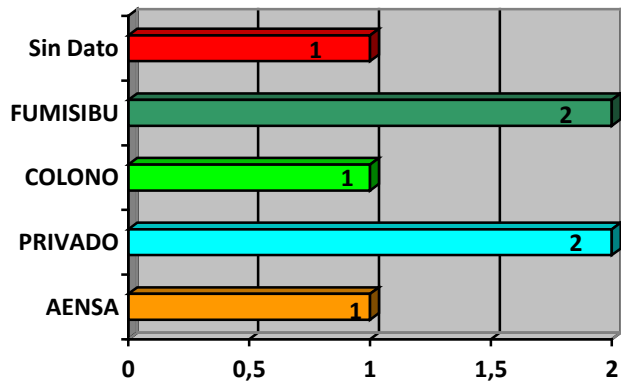
Accidentes por Mes	
Enero	0
Febrero	1
Marzo	1
Abril	0
Mayo	0
Junio	2
Julio	0
Agosto	1
Septiembre	1
Octubre	1
Noviembre	0
Diciembre	0
TOTAL	7



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

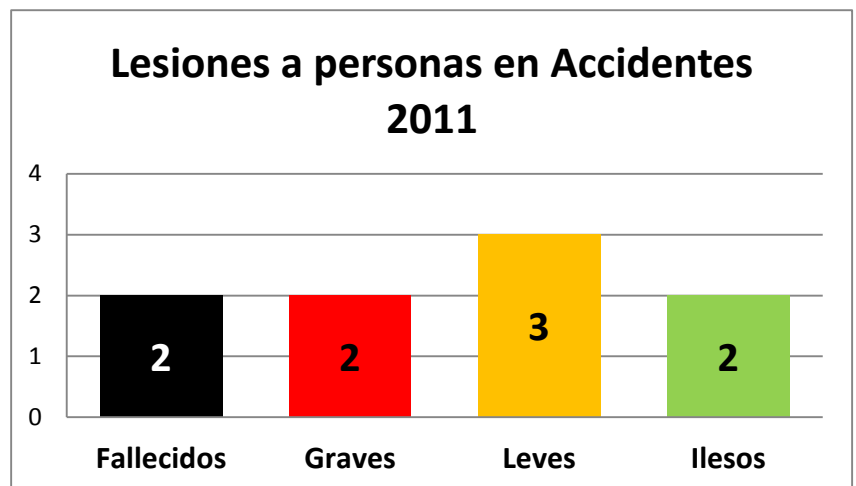
## 2.9 Accidentes por operador

Accidentes por Operador	
AENSA	1
COLONO	1
FUMISIBU	2
PRIVADO	2
Sin Datos	1
TOTAL	7



## 2.10 Lesiones en Accidentes

Lesiones en Accidentes	
Fallecidos	2
Graves	2
Leves	3
Ilesos	2



# **BOLETIN INFORMATIVO 2011**

## **Capítulo III**

### **Resumen informativo de accidentes**



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## Informe: A-01-2011

<b>Matrícula:</b> ULT-072 <b>Categoría :</b> Liviana/ -5700 Lbs <b>Marca y modelo de la A/N:</b> HTC / MT 03 <b>No. Motores/marca/modelo:</b> 1/ Rotax / 912ULS <b>Año de fabricación:</b> 2009 A/N				
<b>Fecha:</b> 10/ 02/ 2011 <b>Hora local:</b> 16:45 hrs <b>Lugar del suceso:</b> Finca Roswitha, Isla Grande, Sarapiquí Heredia <b>Coordenadas:</b> 10° 24 N – 083° 57 W				
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	<b>Piloto al mando (Licencia):</b> Privado <b>Edad / sexo:</b> 42 años/ Masculino <b>Total de Horas:</b> S/D
Tripulación		1		
Pasajeros				<b>Tipo operación:</b> Privado <b>Fase de Operación:</b> Despegue <b>Daños a la aeronave:</b> Mayores
Otros				

**Reseña del vuelo:** El día jueves 10 de febrero de 2010, se recibe información de un accidente de una aeronave ultraligera tipo MT-03 Sport con matrícula UL TI-072 propiedad de Guido Sheidt, en una Hacienda Roswitha en Isla Grande Sarapiquí dedicada al cultivo de piña.

**Causa Probable:** La Unidad de Investigación de Accidentes determinó, que la posible causa probable de este accidente fue atribuible a un impacto contra el tendido eléctrico y posterior impacto contra el terreno.

#### Factores Contribuyentes:

- Factor Humano.
- Aterrizaje y despegue no contemplados en el plan de vuelo.
- Complacencia del Piloto al efectuar maniobras riesgosas en un lugar desconocido.
- Falta de un protocolo en caso de falla de comunicación entre el líder y el resto de grupo.

#### Recomendaciones sobre la seguridad:

**A la DGAC:** Verificación en el Manual de Operaciones de la Compañía, que para vuelos grupales, estén incluidas en las reglas del plan de vuelo, sus respectivos puntos de contingencia en caso de alguna falla mecánica o de comunicación.



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

Informe: A-02-2011

<b>Matrícula:</b> TI-AZZ				
<b>Categoría / peso:</b> Liviana/ -5700 Lbs				
<b>Marca y modelo de la A/N:</b> ROBINSON / R-22 BETA II				
<b>No. Motores/marca/modelo:</b> 1/ LYCOMING / O-360-J2A				
<b>Año de fabricación:</b> 2000 A/N				
<b>Fecha:</b> 05 / 03 / 2011				
<b>Hora local:</b> 9:00 hrs				
<b>Lugar del suceso:</b> MRPV				
<b>Coordenadas:</b> 09° 57 N – 084° 08 W				
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	<b>Piloto al mando (Licencia):</b> Instructor <b>Edad / sexo:</b> 45 años/ Masculino <b>Total de Horas:</b> S/D
Tripulación			1	
Pasajeros			1	<b>Tipo operación:</b> Instrucción <b>Fase de Operación:</b> Despegue <b>Daños a la aeronave:</b> Mayores
Otros				

**Reseña del vuelo:** El accidente fue notificado por parte de la Administración del Aeropuerto, al Departamento de Accidentes en Incidentes aéreos, como organismo encargado de la Investigación. La aeronave matrícula TI-AZZ, fabricada por Robinson y de modelo R22, estaba realizando un vuelo de demostración a un nuevo Estudiante de Escuela, cuando se disponía a efectuar la maniobra de despegue, el helicóptero se inclina hacia la izquierda e impacta el terreno, el helicóptero sufre daños mayores, el piloto y el estudiante salen por sus propios medios, el alumno salió con lesiones leves en uno de brazos.

**Causa Probable:** La sección de Investigación de Accidentes determinó que la posible causa probable del accidente fue por factor humano. Cuando el piloto permitió que la aeronave sobrepasara los 20 grados de inclinación con un ski tocando tierra, provocando un Dynamic Rollover.

**Factores Contribuyentes:** Condiciones de ráfagas de aire.

**Recomendaciones sobre la seguridad:** Esta Clase de vuelos de demostración deberán de contar con mejores medidas de seguridad tales como ofrecer control de la aeronave a los nuevos posibles estudiantes, solo en fases de recto y nivelado o a unos 4000 pies.

Durante la fase de despegue y aterrizaje se recomienda que no tengan control alguno sobre la aeronave.



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## Informe: A-03-2011

<b>Matrícula:</b> S/D				
<b>Categoría / peso:</b> Liviano / -5700 Lbs				
<b>Marca y modelo de la A/N:</b> QUITCK SILVER / MXL III				
<b>No. Motores/marca/modelo:</b> S/D				
<b>Año de fabricación:</b> S/D				
<b>Fecha:</b> 11 / 06 / 2011				
<b>Hora local:</b> 11:20 hrs				
<b>Lugar del suceso:</b> Hacienda la Bonita				
<b>Coordenadas:</b> 09°22 N – 83° 42 W				
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	<b>Piloto al mando (Licencia):</b> S/D <b>Edad / sexo:</b> 40 años/ Masculino <b>Total de Horas:</b> S/D
Tripulación		1		
Pasajeros				<b>Tipo operación:</b> Ultraligera- recreativa <b>Fase de Operación:</b> Rodaje <b>Daños a la aeronave:</b> Mayores
Otros				

**Reseña del vuelo:** Durante el rodaje desde la cabecera 18 en la pista de ultraligeros hacienda la bonita, el operador efectuaba prácticas de taxeo. La aeronave incursiono hacia el lado izquierdo del campo, alcanzando a mitad de la pista una altura aproximada de 10 metros, según testigos. Descendiendo súbitamente en forma invertida, impacta contra el terreno, no hubo fuego. El piloto salió por sus propios medios, pero sufrió un trauma musculo/esquelético (en la cadera) aparentemente, según versión verbal de paramédicos de cruz roja y es transportado al hospital de San Isidro, posteriormente al hospital san Juan de Dios en San José.

**Causa Probable:** Factor Humano

**Factores Contribuyentes:** Procedimientos inadecuados de operación.

**Recomendaciones sobre la seguridad:**

No hay recomendaciones de seguridad ya que es un vuelo ilegal.

La aeronave y el piloto no se encontraban registrados ante la Autoridad Aeronáutica.



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## Informe: A-04-2011

<b>Matrícula:</b> TI-BBZ/ TI-BCB <b>Categoría / peso:</b> Liviana/ -5700 Lbs – Liviana/ -5700 Lbs <b>Marca y Modelo de la A/N:</b> Air Tractor/ AT502B – Air Tractor/ AT401 <b>No. Motores/marca/modelo:</b> 1/ Pratt & Whitney/ PT6A34AG – 1/ Walter/ M601E11 <b>Año de fabricación:</b> 2010 A/N – 2008 A/N				
<b>Fecha:</b> 21 / 06 / 2011 <b>Hora local:</b> 6:00 hrs <b>Lugar del suceso:</b> Finca Frutero, Cariari, Pococi <b>Coordenadas:</b> 10° 24 N – 083° 45 E				
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	<b>Piloto al mando (Licencia):</b> Comercial- Agrícola/ Comercial- Agrícola
Tripulación	2			<b>Edad / sexo:</b> 45 años/ Masculino - 43 años/ Masculino <b>Total de Horas:</b> 6166.9 horas / 5.600 horas
Pasajeros				<b>Tipo operación:</b> Trabajos aéreos – Comercial – Agrícola <b>Fase de Operación:</b> Operaciones a baja altura, aplicación agrícola.
Otros				<b>Daños a la aeronave:</b> Destruída

**Reseña del vuelo:** El día martes 21 de junio del 2011, se notifica a la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes por parte de Operaciones aeronáuticas de la DGAC, sobre el percance sufrido a la aeronaves matriculas TI-BCB y TI-BBZ, ambas tipo monomotor, fabricadas por Air-tractor, modelo AT 401 y AT 502B. Las aeronaves, ambas d fumigación agrícola, operadas por el Colono Agropecuario S.A el día del percance, se encontraba realizando las primeras operaciones de aeroaspección en una finca de cultivo de banano, la cual se localiza en Cariari de Pococi, Finca la Frutera. Después de que las aeronaves despegan del aeródromo de Ticaban ( MRTB ) en la Rita de Pococi, con un tiempo aproximado de cinco minutos de diferencia entre ambas aeronaves, y a una distancia de 6 MN del Aeródromo de partida, colisionan en el aire provocando la destrucción de las aeronaves y el fallecimiento de los pilotos.

**Causa Probable:** La Sección de Investigación de Accidentes determinó, que la posible causa probable del accidente fue la sucesión de una serie de elementos que provocaron el desenlace de un accidente aéreo. Colisión en el aire.

**Factores Contribuyentes:** Factor humano, cultura de la comunicación de informar en todo momento ubicación en un mismo campo a fumigar, falta de procedimientos de la compañía en operaciones de un mismo campo por parte de varias aeronaves, uso inapropiado del equipo de banderero electrónico

**Recomendaciones sobre la seguridad:**

**A la DGAC:** Fiscalización del buen uso del GPS y del conocimiento de este en los tripulantes, Realización de estudios apropiados y coordinado con la DGAC para la creación de procedimientos en la operación de áreas compartidas de fumigación, Fiscalización por parte de la compañía de la existencia del soporte técnico en tierra.



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

Informe: A-05-2011

<b>Matrícula:</b> TI-AMM <b>Categoría / peso:</b> Liviano/ -5700 Lbs <b>Marca y modelo de la A/N:</b> GRUMMAN AMERICAN / G-164 A <b>No. Motores/marca/modelo:</b> 1/ Garrett (honeywell)/ TPE331-1-101Z <b>Año de fabricación:</b> 1975 A/N				
<b>Fecha:</b> 08 / 07 / 2011 <b>Hora local:</b> 12:00 hrs <b>Lugar del suceso:</b> Cercanías del Aeródromo de Mojica. GTE ( pista Blanca ) <b>Coordenadas:</b> 10°25 N - 085°433' W				
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	<b>Piloto al mando (Licencia):</b> Comercial- Agrícola <b>Edad / sexo:</b> 54 años/ Masculino <b>Total de Horas:</b> 12.300 horas
Tripulación			1	
Pasajeros				<b>Tipo operación:</b> Comercial – Agrícola <b>Fase de Operación:</b> Despegue <b>Daños a la aeronave:</b> Mayores
Otros				

**Reseña del vuelo:** Después de haber efectuado la maniobra de despegue desde el Aeródromo de Mojica en Guanacaste, el tripulante reporta al personal de la compañía que tiene problemas con la aeronave, el piloto trata de aterrizar en un camino que logra divisar (pista abandonada conocida como Río Blanco) que se ubica a 1.1 MN del punto de despegue. Al aproximar y poner las ruedas en la superficie, lo hace desplazado afuera de la pista, lo cual ocasiona que la aeronave se dirija a dos drenajes (zanjas) que le sirven de rampa, la aeronave reboto y capotea y queda en una posición invertida. La aeronave presenta daños mayores en toda su estructura, ambos planos aerodinámicos, la planta moto propulsora y la hélice. El tripulante sale por sus propios medios y sufre lesiones menores, es trasladarse a un centro médico de lugar para ser evaluado.



**Causa Probable:** vuelo excesivamente próximo al terreno, baja altitud.  
Maniobra brusca inducida por la tripulación.  
Sobrepeso/centro de gravedad incorrecto en el despegue.

**Factores Contribuyentes:** piloto era nuevo en la compañía y se encontraba realizando prácticas de aplicación agrícola.

**Recomendaciones sobre la seguridad:**

Personal – Entrenamiento  
Procedimientos – Cumplimiento



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

## Informe: A-06-2011

<b>Matrícula:</b> TI-AYJ <b>Categoría :</b> Liviano/ -5700 Lbs <b>Marca y modelo de la A/N:</b> AIR TRACTOR INC / AT-502B-0595 <b>No. Motores/marca/modelo:</b> 1 / PRATT & WHITNEY / PT6A34AG <b>Año de fabricación:</b> 1999 A/N				
<b>Fecha:</b> 11 / 10 / 2011 <b>Hora local:</b> 10:00 hrs <b>Lugar del suceso:</b> Finca El Roble, Puerto Viejo Sarapiquí <b>Coordenadas:</b> 10°29 N / 084°31 W				
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	<b>Piloto al mando (Licencia):</b> Comercial- Agrícola <b>Edad / sexo:</b> 32 años/ Masculino <b>Total de Horas:</b> 2650 horas
Tripulación			1	
Pasajeros				<b>Tipo operación:</b> Agrícola <b>Fase de Operación:</b> En ruta <b>Daños a la aeronave:</b> Mayores
Otros				

**Reseña del vuelo:** El 11 de octubre de 2011, al ser aproximadamente las 10:00 (hora local) (16:00 U.T.C.), la aeronave matrícula TI-AYJ, un AT-502B se encontraba en labores de fumigación en la Finca El Roble, en Puerto Viejo de Sarapiquí y durante su último vuelo la aeronave se precipitó a tierra impactando contra el terreno. El piloto salió por sus propios medios y posteriormente fue trasladado al centro hospitalario más cercano, El accidente fue notificado a la Unidad por Coco Radio de los Servicios de Tránsito Aéreo a la jefatura de accidentes.

**Causa Probable:** La Unidad de Investigación de Accidentes Aéreos (UIA), determinó que la causa probable, posiblemente se debió a que durante un vuelo comercial de trabajo aéreo, en la fase de recorrido de aplicación, la aeronave impactó con un obstáculo (árbol) durante la maniobra de viraje, que provocó que se precipitara contra el terreno.

**Factores Contribuyentes:** Obstáculos cercanos  
Maniobra a baja altura.

Poca familiaridad con el lugar.

Poca experiencia y pericia por parte del piloto al mando

Desorientación espacial por efecto de profundidad

Recomendaciones sobre la seguridad

**Recomendaciones:** El Departamento de Operaciones debería verificar que los equipos de seguridad, tales como cascos, viseras, mascarillas utilizadas en las operaciones agrícolas, no influyan en la reducción de la visibilidad de los tripulantes, El operador debería mantener más control con el inspector de riego, establecer un procedimiento y mejorar las comunicaciones entre éste y el piloto, haciendo énfasis en los obstáculos.



# BOLETIN INFORMATIVO 2011

Informe: A-07-2011

<b>Matrícula:</b> S/D <b>Categoría / peso:</b> Liviano/ -5700 Lbs <b>Modelo de la A/N:</b> Quick Silver, MXL- Sport <b>No. Motores/marca/modelo:</b> 1/ Rotax/ 582 <b>Año de fabricación:</b> S/D				
<b>Fecha:</b> 02/ 08 / 2011 <b>Hora local:</b> 17:15 hrs <b>Lugar del suceso:</b> San Jerónimo, Cantón de Moravia, Provincia San José <b>Coordenadas:</b> 010° 01 N / 084° 00 W				
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	<b>Piloto al mando (Licencia):</b> Privado (sin licencia Ultraligero) <b>Edad / sexo:</b> 32 años/ Masculino <b>Total de Horas:</b> S/D
Tripulación			1	
Pasajeros				<b>Tipo operación:</b> Ultraligero <b>Fase de Operación:</b> Ascenso <b>Daños a la aeronave:</b> Mayores
Otros				

## Reseña del vuelo:

El día martes 2 de agosto del 2011 al ser las 5:15 p.m. hora local, la prensa emite información sobre un accidente aéreo en la zona de San Jerónimo de Moravia, Provincia San José, una vez confirmado el evento se procedió al traslado al día siguiente hacia el lugar, se detectó lo siguiente: la aeronave involucrada en el accidente era un ultraligero marca Quick- Silver, tipo MXL-Sport, de color azul, tipo ala delta, tipo tanden, monomotor sin la correspondiente matrícula. De acuerdo a las declaraciones de los testigos, se encontraba efectuando vuelos alrededor del poblado. Según las declaraciones de la persona que lo volaba, Durante la maniobra de ascenso fue sorprendido por una falla súbita del motor provocando que se precipitara a Tierra, el tripulante no sufrió lesión alguna.

## Causa Probable:

Factor Humano

## Factores Contribuyentes:

Factor Ambiental

## Recomendaciones sobre la seguridad:

No hay recomendaciones de seguridad, dado que el accidente fue originado de un vuelo ilegal, donde nunca fue autorizado por la Autoridad Aeronáutica, el tripulante no es poseedor de habilitación correspondiente, la aeronave no se encuentra registrada en la base de Datos de la Autoridad Aeronáutica, no hay certeza de que posea la documentación técnica de la misma para el aseguramiento de la aeronavegabilidad continuada e historial de componentes y no se logra identificar al dueño registral, además el campo de aterrizaje usado es improvisado y no cuenta con los requisitos mínimos de seguridad y no ha sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

