

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

**AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS
(AIA-CETAC)**

BOLETÍN INFORMATIVO

2021



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

(AIA-CETAC)

ÍNDICE

Sección	Contenido	Página
Capítulo I	Generalidades	3
1.1	Introducción	4
1.2	Abreviaturas	5
1.3	Definiciones	6
Capítulo II	Estadísticas Cuadros y Gráficos	10
2.1	Eventos del Año 2021	11
2.2	Posibles Factores Causales	12
2.3	Eventos por Lugar del año 2021	13
2.4	Marca de Nacionalidad de Matrícula	14
2.5	Tipo de Operación	15
2.6	Tipo de Aeronave	16
2.7	Eventos por Mes	17
2.8	Fase de Operación	18
Capítulo III	Resumen de Informes Técnicos	19
3.1	Expediente: CR-A-UL-01-2021	20
3.2	Expediente: CR-A-P-02-2021	21
3.3	Expediente: CR-IG-C-01-2021	22
3.4	Expediente: CR-IG-UL-01-2021	23
3.5	Expediente: CR-A-P-03-2021	24
3.6	Expediente: CR-A-P-04-2021	25
3.7	Expediente: CR-A-AG-02-2021	26
3.8	Expediente: CR-A-UL-02-2021	27
3.9	Expediente: CR-A-UL-03-2021	28

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

**AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS
(AIA-CETAC)**

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

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.

Los datos estadísticos de este 2021 se basaron en la información levantada por los técnicos de Investigación de Accidentes 1, no se incluyen causas probables, sino las categorías de los eventos que nos brindan una idea aproximada de cómo las operaciones aeronáuticas del país que se ven afectadas por la ocurrencia de accidentes e incidentes aéreos.

El objetivo de este trabajo es fortalecer la prevención de accidentes e incidentes 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 en este informe contempla cuadros y gráficos del año 2021 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.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

A nivel internacional de acuerdo con el Anexo 13, no se contemplan los accidentes agrícolas ni de vehículos ultraligeros, sin embargo, para nuestro enfoque práctico, se han considerado con el fin de ampliar la prevención de accidentes a nivel general.

1.2 Abreviaturas

A/N:	Aeronave.
AIG:	Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos (Aircraft Accident Investigation Group).
ATP:	Piloto de Transporte (Airline Transport Pilot).
CETAC:	Consejo Técnico de Aviación Civil.
CFIT:	Impacto contra el terreno sin pérdida de control (Controlled Flight into Terrain).
DGAC:	Dirección General de Aviación Civil.
FDR:	Registrador de datos de vuelo (Flight Data Recorder).
IFR:	Reglas de vuelo por instrumento (Instrument Flight Rules).
IIC:	Investigador a Cargo (Investigator in Charge).
IMC:	Condiciones Meteorológicas para Vuelo por Instrumentos (Instrument meteorological conditions).
MRAJ:	Aeródromo de Aranjuez, Puntarenas.
MRAL:	Aeródromo Alto Monte, General Viejo.
MRAN:	Aeródromo de Arenal, El Tanque.
MRBN:	Aeródromo de Bataan.
MRBO:	Aeródromo Boca Naranjo, Quepos.
MRCL:	Aeródromo de Coyolar, Liberia.
MRGF:	Aeródromo de Golfito.
MRIS:	Aeródromo Las Islas.
MRLB:	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (Liberia).
MRLM:	Aeropuerto Internacional de Limón.
MRMI:	Aeródromo Los Marín.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

MRNS:	Aeródromo de Nosara.
MROC:	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (El Coco).
MRPV:	Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (Pavas).
MRRX:	Aeródromo de La Roxana de Guápiles.
MRSQ:	Aeródromo de Sarapiquí.
MRTB:	Aeródromo de Ticabán, Limón.
MRTM:	Aeródromo de Tamarindo, Guanacaste.
MRTR:	Aeródromo de Tambor.
UTC:	Tiempo coordinado universal (Universal Time Coordinated).
VFR:	Reglas de vuelo visual (Visual Flight Rules).
VMC:	Condiciones Meteorológicas para vuelo visual (Visual Meteorological Conditions).

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

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

— 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.

Aeronave:

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de este 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:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

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.

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.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

- 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.

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.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

(AIA-CETAC)

CAPÍTULO II

ESTADÍSTICAS CUADROS Y GRÁFICOS

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

2.1 Eventos del Año 2021

Eventos del Año 2021	
Accidentes	10
Incidentes	12
Incidentes Graves	4
Otros	2
TOTAL	28

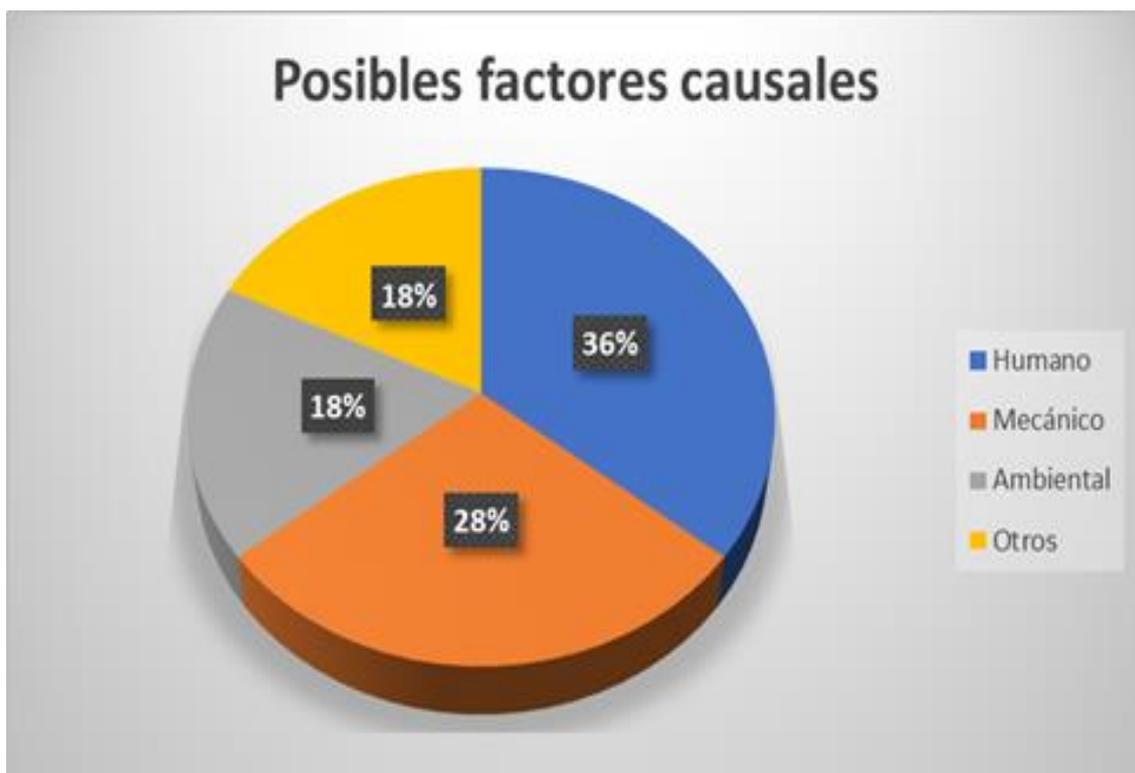


CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

2.2 Posibles Factores Causales

Posibles Factores Causales	
Humano	10
Mecánico	8
Ambiental	5
Otros	5
TOTAL	28



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

(AIA-CETAC)

2.3 Eventos por Lugar del Año 2021

Lugar	Totales
MRAL	1
MRBO	1
Sierpe	1
MRTR	1
Isla Violines	1
MROC	7
MRPV	2
MRTB	1
MRLM	1
MRAN	1
MRSO	1
MRTM	1
MRBN	1
Finca Balatana	1
MRCL	1
MRAJ	1
Finca Coyol	1
MRGF	1
MRRX	1
Isla Garza	1
En ruta	1
Total	28

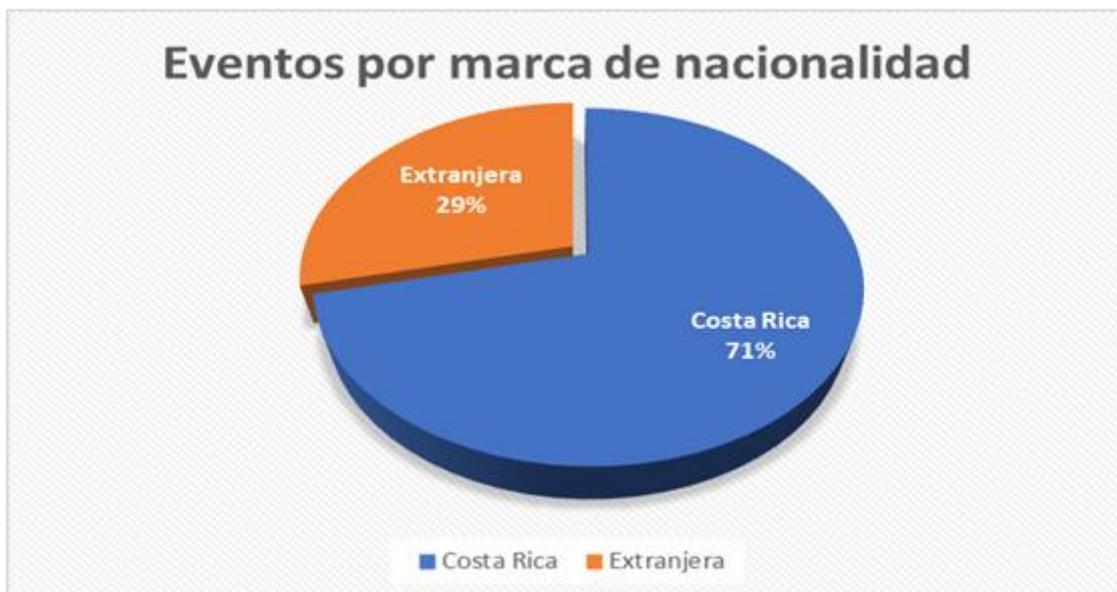
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)



2.4 Marca de Nacionalidad de Matrícula

Marca de Nacionalidad	
Costa Rica	20
Extranjera	8
TOTAL	28

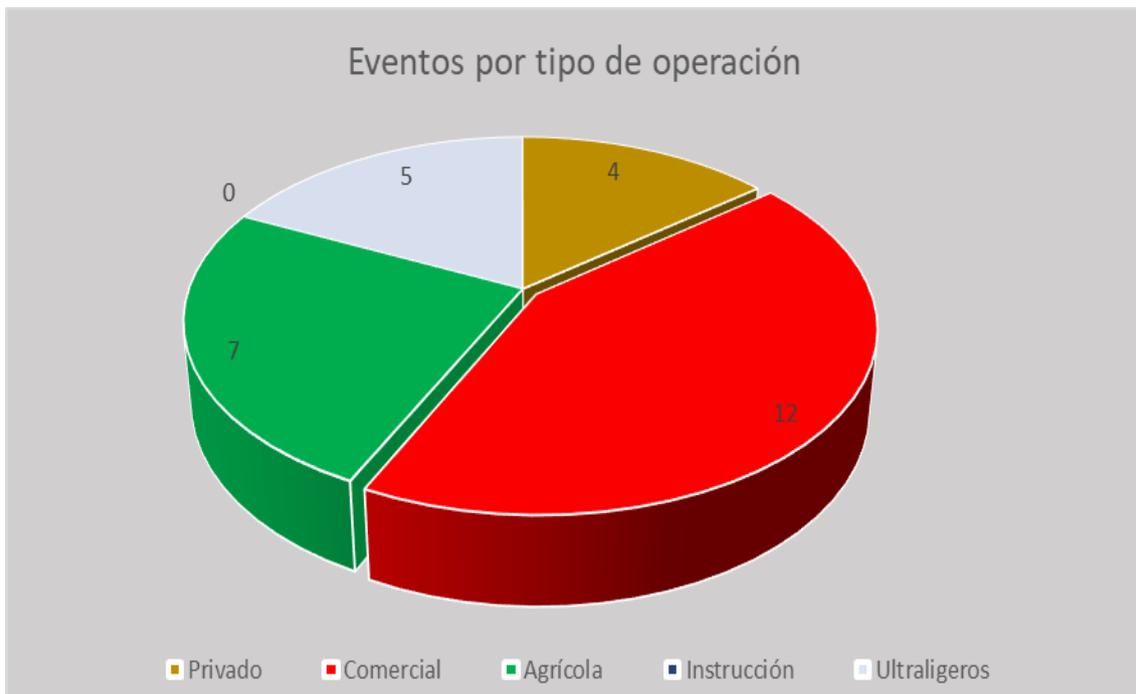


CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

2.5 Tipo de Operación

Tipo de Operación	
Privado	4
Comercial	12
Agrícola	7
Instrucción	0
Ultraligeros	5
TOTAL	28



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

2.6 Tipo de Aeronave

Tipo de Aeronave	
Ultraligeros	6
C182A	1
C182P	1
PA34-200T	1
U206G	2
B737-800	1
B737-8V3	1
AT502B	4
A320	1
PA22-150	1
S2R T34	2
PA32	1
B763	1
C208B	2
B767-316F	1
B767-323	1
B777-236ER	1
TOTAL	28

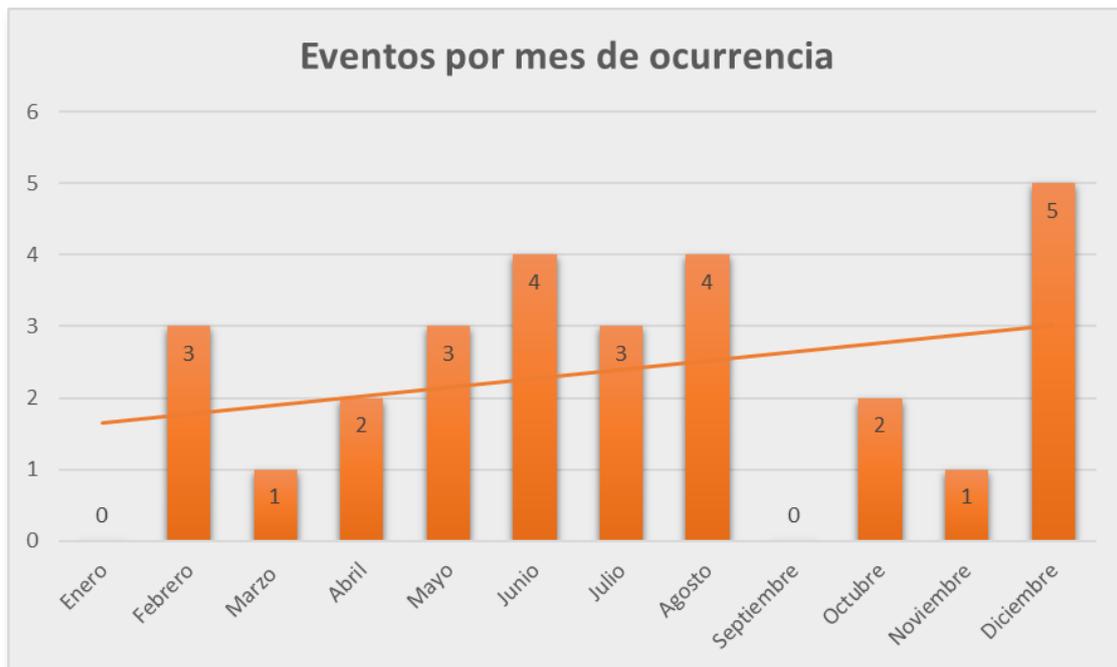


CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

2.7 Eventos por Mes

Eventos por Mes	
Enero	0
Febrero	3
Marzo	1
Abril	2
Mayo	3
Junio	4
Julio	3
Agosto	4
Septiembre	0
Octubre	2
Noviembre	1
Diciembre	5
TOTAL	28



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

2.8 Fase de Operación

Fase de Operación	
Aterrizaje	11
Aproximación	0
Ascenso	1
Despegue	5
En Ruta	6
Rodaje	1
Trabajos Aéreos	1
Estacionado	1
desconocido	2
TOTAL	28



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

(AIA-CETAC)

CAPÍTULO III

RESUMEN INFORMATIVO DE ACCIDENTES

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

3.1 Expediente: CR-A-UL-01-2021

Matrícula: UL-TI-109. Categoría / peso: VEHICULO – ULTRALIGERO 990 Libras. Marca y modelo de la A/N: MAGNI GIRO M22. No. Motores/marca/modelo: 1 Rotax 912 ULS. Año de fabricación: s/d.				
Fecha: 18 de febrero del 2021. Hora local: 02:30 p.m. hora local (20:30 UTC). Lugar del suceso: Alto Monte/ MRAL (Pérez Zeledón). Coordenadas: 09.2149.1, N 0833734.4 W.				
Piloto al mando (Licencia): Comercial Ultraligero. Edad / sexo: Masculino de 59 años.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Privado / ultraligero. Fase de Operación: Aterrizaje. Categoría del evento: Pérdida de control/Condiciones Meteorológicas. Daños a la aeronave: Mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación				1
Pasajeros				1
Otros				

Reseña del vuelo: En la tarde del 18 de febrero de 2021, con luz vespertina, según declara el piloto, él despegó de MRAJ en la aeronave UL-TI-109 como piloto al mando, con un acompañante y según su declaración, alrededor de las 2:30 p.m. local, (20:30 U.T.C.) con aproximadamente 80 litros de combustible para una autonomía de vuelo de 5 horas, despegó con dirección al aeródromo de Palmar Norte, para posteriormente continuar hacia el aeródromo de Alto Monte ubicado en General viejo en Pérez Zeledón. De acuerdo con el piloto durante toda la ruta todo transcurrió normalmente y ya encontrándose en la fase final de aterrizaje y sobre volando los primeros 200 metros de la pista y ya listo a posicionar la aeronave, fue sorprendido por una ráfaga de viento cruzado, la aeronave se desestabiliza e impacta con el terreno.

El piloto y su acompañante salen ilesos y por sus propios medios de la aeronave.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

3.2 Expediente: CR-A-P-02-2021

Matrícula: TI-ABE. Categoría / peso: Monomotor Avión – privado / 2550 libras. Marca y modelo de la A/N: CESSNA / C182P. No. Motores/marca/modelo: 1 Continental R-0470R78B. Año de fabricación: 1973.				
Fecha: 05 de marzo del 2021. Hora local: 10:00 am hora local (16:00 UTC). Lugar del suceso: Entre la Isla Boca Chica y la Isla Zacate, Cantón de Osa de Puntarenas. Coordenadas: 8°55'13" N, 83°37'27 W.				
Piloto al mando (Licencia): Privado Avión. Edad / sexo: Masculino de 56 años. Total de Horas de la Aeronave: 2.400.84 horas.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Privado/avión. Fase de Operación: En vuelo. Categoría del evento: Pérdida de potencia. Daños a la aeronave: daños mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación				1
Pasajeros				2
Otros				

Reseña del vuelo: El día de 05 de marzo del 2021, al ser las 10:00 a.m local (16:00 UTC), según el piloto, la aeronave matrícula TI-ABE, C182P, en vuelo privado, con 3 almas a bordo, despegó del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños (MRPV) con destino al Aeródromo de Sirena (MRSN), el piloto reporta pérdida parcial de potencia y decide aterrizar de emergencia en la Isla Boca Zacate. Según reporta la aeronave tenía una autonomía para cinco horas de combustible (78 galones) y realizaba el vuelo por la línea de costa, no realizó la emergencia en el alterno (MRSN) debido a los obstáculos, al tener pérdida parcial de potencia, decide efectuar el aterrizaje de emergencia en una isla ubicada entre la isla Boca Chica y la Isla Zacate, a pesar de que logra un buen aterrizaje al avión se le hunde la nariz en la arena y al estar la marea alta.

Los ocupantes resultan ilesos y son rescatados vía aérea por el Ministerio de Seguridad Pública el mismo día del evento. Los daños en la aeronave son menores.

No hubo fuego ni se reportaron mercancías peligrosas a bordo.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

3.3 Expediente: CR-IG-C-01-2021

Matrícula: TI-API. Categoría / peso: Bimotor Avión – comercial / 4407 libras. Marca y modelo de la A/N: Piper / PA34-200T. No. Motores/marca/modelo: 2 x EB. Año de fabricación: 1980.				
Fecha: 02 de abril del 2021. Hora local: 11:55 am hora local (17:55 UTC). Lugar del suceso: Aeropuerto de Tambor (MRTR), Provincia de Puntarenas, Costa Rica. Coordenadas: 9°44'00" N, 85°01'00 W.				
Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial Avión. Edad / sexo: Masculino de 52 años. Total de Horas de la Aeronave: s/d.				
Tipo de evento: Incidente grave. Tipo operación: Comercial/avión. Fase de Operación: Despegue. Categoría del evento: Falla o mal funcionamiento de un sistema o componente de la aeronave, que no sea el motor. Daños a la aeronave: Colapso del tren de aterrizaje izquierdo, palas de la máquina izquierda y borde de salida y parte inferior del ala izquierda.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación				1
Pasajeros				1
Otros				

Reseña del vuelo: El día 02 de abril del 2021, al ser la 11:55 hora local (17:55 UTC) la aeronave matrícula TI-API, Piper PA-34-200T (SENECA), operado por Carmon Air, se disponía a realizar su despegue en la Pista 12 del Aeródromo de Tambor (MRTR) con destino al Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Según declaración del capitán de la aeronave el realizó su chequeo de despegue y efectuando un Full Stop TakeOff, le colapsa el tren de aterrizaje izquierdo y cae debajo del ala izquierda. La aeronave sufre daños a nivel del motor y hélices izquierda con abolladuras en el flap izquierdo, como también en el tren de aterrizaje izquierdo. El evento sucedió con luz diurna en condiciones VFR.



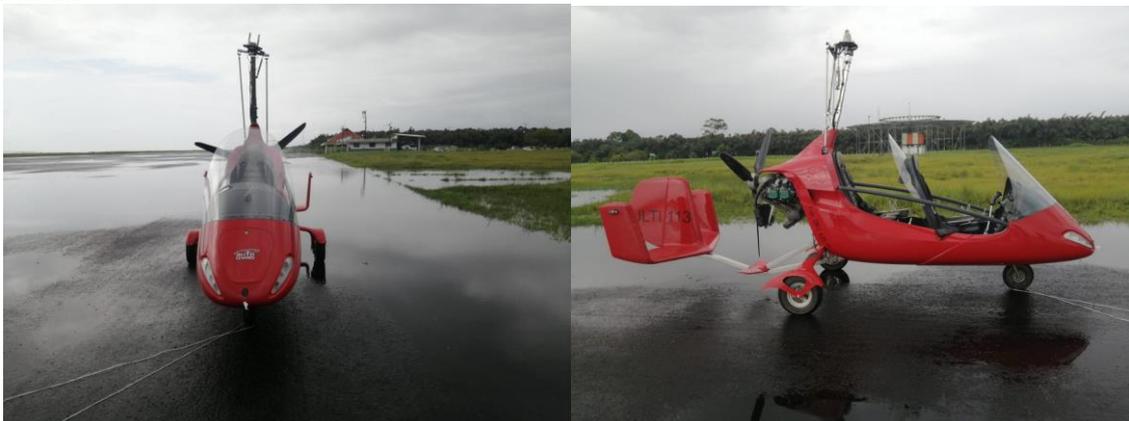
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

3.4 Expediente: CR-IG-UL-01-2021

Matrícula: UL-TI-ABE. Categoría / peso: VEHICULO – ULTRALIGERO 1320 Libras. Marca y modelo de la A/N: Auto Gyro/ MTO Sport. No. Motores/marca/modelo: 1 Rotax 912 ULS. Año de fabricación: s/d.				
Fecha: 03 de diciembre del 2021. Hora local: 02:30 p.m. Local (20:30 UTC). Lugar del suceso: Aeródromo de Golfito (MRGF), provincia de Puntarenas. Coordenadas: 08.3914.2 N, 0831055.1 W.				
Piloto al mando (Licencia): Comercial Ultraligero. Edad / sexo: Masculino de 70 años. Total de Horas de la Aeronave: s/d.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Privado / ultraligero. Fase de Operación: Despegue. Categoría del evento: LOC-I. Daños a la aeronave: Mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación				1
Pasajeros				1
Otros				

Reseña del vuelo: El día 27 de mayo de 2021, aproximadamente a las 6:15 a.m (1214 UTC), en un vuelo privado con el vehículo ultraligero matrícula UL-TI-013, autogiro MTO Sport, el piloto despegó de la Finca Manú, ubicada en Matama, Limón (MRFM) con destino al Aeropuerto Internacional de Limón (MRLM), para continuar hacia el aeródromo de Monte Reina (MRMR) en Nicoya, Guanacaste en un vuelo de 0,3 horas. Después de abrir el plan de vuelo del MRLM hacia MRMR, en el momento en que inicia el despegue sobre la cabecera 14 a eso de las 6:20 a.m. (1220 UTC) se presenta llovizna y lluvia durante la carrera de despegue, por lo cual el piloto prolonga la carrera de despegue para rotar en el área que no llovía (más adelante) y en un ascenso muy débil y con amenaza de más lluvia sobre el final de la pista, según reporta, procede a girar levemente sobre la cabecera de pista 32 para regresar a la pista, viéndose imposibilitado de regresar adecuadamente, por lo que procedió a realizar el aterrizaje en la playa paralela a la pista. La aeronave sufre daños menores en una de las palas del rotor principal, no hubo fuego y la aeronave debió ser removida de la playa para evitar la marea.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

3.5 Expediente: CR-A-P-03-2021

Matrícula: TI-ATK. Categoría y Peso: Normal // 2000 libras. Marca y modelo de la A/N: Piper Aircraft / PA-22-150 (Tripecer). No. Motores/marca/modelo: 1 / LYCOMING / O-360 A4A. Año de fabricación: 1955.				
Fecha: 09 de julio del 2021. Hora local: 7: 30 a.m. hora local (13:30 UTC). Lugar del suceso: Aeródromo de Arenal (MRAN). Coordenadas: Latitud Norte 10°28'7.49964" N/Longitud Oeste 84°34'47.9373" W.				
Piloto al mando (Licencia): piloto privado de avión. Edad / sexo: Masculino de 53 años. Total de Horas de la Aeronave: 582,2 horas.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Privado / recreativo/avión. Fase de Operación: Aterrizaje. Categoría del evento: Excursión de pista. Daños a la aeronave: Mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación				1
Pasajeros				1
Otros				

Reseña del vuelo: El día 09 junio de 2021 aproximadamente a las 07:30 local (13:30 UTC), la aeronave TI-ATK, modelo Piper PA-22, en un vuelo local recreativo procedente del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con dos ocupantes en total, se disponía a aterrizar en el Aeródromo de Arenal (MRAN), ubicado en El Tanque de la Fortuna, San Carlos de la Provincia de Alajuela, al aterrizar en la Pista 06, posterior a su contacto la aeronave rueda hacia la derecha de la pista, el piloto de la aeronave trato de corregirlo, sin ningún efecto positivo por lo que excursiona la pista activa hacia la franja de la zona de seguridad pierde el control de la aeronave y termina en una zanja colisionando con la cerca perimetral del aeródromo. El evento sucede con luz diurna en condiciones de vuelo VFR. Los dos ocupantes de la aeronave (piloto) de nacionalidad costarricense y pasajero de nacionalidad costarricense salieron ilesos del accidente. No hay indicios que hubiera fuego antes y después del impacto. Los daños que presenta la aeronave son mayores.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

(AIA-CETAC)

3.6 Expediente: CR-A-P-04-2021

Matrícula: TI-ANV. Categoría / peso: Monomotor Avión – privado / 3140 libras. Marca y modelo de la A/N: Piper Aircraft / PA-32RT-300T. No. Motores/marca/modelo: 1 Lycoming TIO-540-S1AD. Año de fabricación: 1979.				
Fecha: 09 de julio del 2021. Hora local: 05:00 p.m hora local (23:00 UTC). Lugar del suceso: Entre la Isla Boca Chica y la Isla Zacate, Cantón de Osa de Puntarenas. Coordenadas: 8°55'13" N, 83°37'27 W.				
Piloto al mando (Licencia): Privado Avión. Edad / sexo: Masculino de 54 años. Total de Horas de la Aeronave: 170 horas.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Privado avión. Fase de Operación: Despegue. Categoría del evento: GCOL/Despegue interrumpido/Condiciones meteorológicas. Daños a la aeronave: Daños mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación				1
Pasajeros				1
Otros				

Reseña del vuelo: El día 09 julio de 2021 aproximadamente a las 05:00 P.M. local (23:00 UTC), la aeronave TI-ANV, modelo Piper PA-32RT-300T, número de serie 32R-7987113, en un vuelo local privado, con luz día y procedente del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con cuatro ocupantes (1 de tripulación y 3 pasajeros), aterriza normalmente en el Aeródromo de Tamarindo (MRTM) en Guanacaste, desembarcan 2 pasajeros y cuando se disponía a realizar su despegue de retorno al aeropuerto de origen, con dos ocupantes a bordo, despegue desde la cabecera de pista 25 pero aparentemente al no alcanzar su performance y velocidad, el tripulante aborta el despegue y posteriormente excursiona la pista activa por la cabecera 07 e impacta contra la cerca perimetral del aeródromo, de ese impacto se desprende su ala derecha, por lo que se produce fuego, se pierde el control de la aeronave y la misma termina en un potrero aledaño. Los dos ocupantes resultaron ilesos, se produjo fuego únicamente en el ala derecha que se desprendió. La aeronave tuvo daños de calcinación en su ala derecha, daños en su ala izquierda, hélice y tren de aterrizaje. El evento se dio con luz diurna y en condiciones de vuelo VFR.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

3.7 Expediente: CR-A-AG-02-2021

Matrícula: TI-AYP. Categoría / peso: Monomotor Avión – privado / 3140 libras. Marca y modelo de la A/N: Air Tractor / 502-B. No. Motores/marca/modelo: 1 Pratt and Whitney PT6A-34AG. Año de fabricación: 2000.				
Fecha: 07 de agosto del 2021. Hora local: 08:15 hora local (14:15 U.T.C.). Lugar del suceso: Aeródromo el Coyolar (MRCL), en Liberia, Provincia de Guanacaste. Coordenadas 10.6673687N, -85.5057389 W.				
Piloto al mando (Licencia): piloto comercial de avión. Edad / sexo: Masculino de 35 años. Total de Horas de la Aeronave: 4552.12 horas.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: agrícola/avión. Fase de Operación: Despegue. Categoría del evento: RAMP (factor humano). Daños a la aeronave: daños mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación				1
Pasajeros				
Otros				

Reseña del vuelo: El 7 de agosto del 2021, la aeronave matrícula TI-AYP, un monomotor construido por Air Tractor, modelo 502-B, operada por FUTRAACSA y usada para vuelos de trabajos aéreos, se encontraba en el aeródromo el Coyolar en Liberia para realizar vuelos .de aplicación, al ser las 08:15 local (14:15 U.T.C.), El piloto se disponía a realizar el cuarto vuelo de la mañana, por lo cual fue reabastecida de combustible y de producto que era abono granular. Cuando realizaba la maniobra de despegue, la aeronave no logra el performance requerido para elevarse y segundos después de solo lograr un metro de altitud, se precipita a tierra cerca de la pista. El tripulante, único abordo, no sufrió lesiones y logra salir por sus propios medios y es asistido por personal de la compañía. La aeronave presentó daños mayores, producto del impacto contra el terreno, no hubo fuego, el suceso ocurrió en luz diurna y en condiciones VFR.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

3.8 Expediente: CR-A-UL-02-2021

Matrícula: UL-TI-095, Builder. Categoría / peso: ultraligero/1.500 libras. Marca y modelo de la A/N: Van's Aircraft, model: RV 4. No. Motores/marca/modelo: 1 Lycoming O360A. Año de fabricación: 1995.				
Fecha: 16 de octubre del 2021. Hora local: 1:00 p.m. hora local (1900 UTC). Lugar del suceso: Aeródromo de Aranjuez (MRAJ), provincia de Puntarenas. Coordenadas 10°03'36.03" N, -084°48'15.78" W.				
Piloto al mando (Licencia): piloto privado Helicóptero. Edad / sexo: Masculino de 56 años. Total de Horas de la Aeronave: Sin datos.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: privado/ultraligero. Fase de Operación: aterrizaje. Categoría del evento: AMAN (factor humano). Daños a la aeronave: daños mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación		2		
Pasajeros				
Otros				

Reseña del vuelo: El 16 de octubre del 202 a las 1:00 p.m. local (1900 UTC), en vuelo privado el vehículo ultraligero UL-TI-095 durante el aterrizaje y aparente maniobra acrobática, entra en pérdida de sustentación y se precipita en una quebrada cerca de la pista antes de la activa del Aeródromo de Aranjuez (MRAJ) en Puntarenas. Los dos ocupantes fueron rescatados por el personal del aeródromo en condiciones graves. La aeronave presentó daños mayores, producto del impacto contra el terreno, no hubo fuego, el suceso ocurrió en luz diurna y en condiciones VFR.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS (AIA-CETAC)

3.9 Expediente: CR-ACC-UL-003-2021

Matrícula: ULT-TI-134. Categoría / peso: VEHICULO – ULTRALIGERO 1320 Libras. Marca y modelo de la A/N: Auto Gyro/ MTO Sport. No. Motores/marca/modelo: 1 Rotax 912 ULS. Año de fabricación: s/d.				
Fecha: 03 de diciembre del 2021. Hora local: 02:30 p.m. Local (20:30 UTC). Lugar del suceso: Aeródromo de Golfito (MRGF), provincia de Puntarenas. Coordenadas: 08.3914.2 N, 0831055.1 W.				
Piloto al mando (Licencia): Comercial Ultraligero. Edad / sexo: Masculino de 70 años.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Privado / ultraligero. Fase de Operación: Despegue. Categoría del evento: LOC-I. Daños a la aeronave: Mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación				1
Pasajeros				1
Otros				

Reseña del vuelo: En la tarde del 18 de febrero de 2021, con luz vespertina, según declara el piloto, cuando se disponía a realizar la maniobra de despegue de MRGF en la aeronave UL-TI-134 como piloto al mando, con un acompañante alrededor de las 2:30 p.m. local, (20:30 U.T.C.), después de haber anunciado sus intenciones en la frecuencia aérea e ingresar a la pista activa y como número dos de un grupo de 5 autogiros, según declara el piloto una aeronave Cessna Caravan de la empresa SANSa anuncia que ya se encuentra en final a la pista 31 y les indica a los autogiros que deben abandonar la pista activa porque traía pasajeros y tenía la prioridad, además indico que la lluvia ya venía (de acuerdo al video y el tiempo de la atención de la emergencia nunca hubo lluvia sobre las cercanías o en el aeródromo), declara además que la aeronave prosiguió con la aproximación final aun teniendo la aeronave en la pista, por lo que él aplica toda la potencia a la aeronave y olvida el procedimiento correcto de la técnica para realizar el despegue y que cuando alcanza la velocidad de rotación y el piloto jala la palanca para iniciar el ascenso se produce un cabeceo positivo violento muy pronunciado e impacta ambas puntas de las palas del rotor principal, provocando un viraje involuntario a la izquierda, segundos después impacta con un árbol, para caer posteriormente sobre el terreno.

