

AUTORIDAD
INVESTIGACIÓN
ACCIDENTES

AIA-CETAC
AIA-CETAC

Declaración provisional
Al 07 de agosto del 2022

EXPEDIENTE
CR-A-AG-02-2021

Accidente ocurrido de la aeronave matrícula TI-AYP fabricada por Air Tractor, modelo 502B, para operación en trabajos agrícolas, ocurrido el 07 de agosto de 2021 en el aeródromo el Coyolar (MRCL), en Liberia, provincia de Guanacaste.



AIA

UTILIZACIÓN

El contenido de la presente declaración provisional es un documento exclusivamente técnico, que solo podrá utilizarse para propósitos de **prevención** y en ninguna circunstancia para efectos punitivos.

La conducción de la investigación está siendo efectuada por la A.I.A, sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objetivo fundamental de ayudar a la prevención de los futuros accidentes e incidentes aéreos., las recomendaciones de seguridad operacional no tienen el propósito de generar presunción de culpa o responsabilidad., Consecuentemente, el uso que se haga de esta declaración provisional para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos, asociados a la posible causa , puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.

Esta es la posición de la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos del Consejo Técnico de Aviación Civil (AIA-CETAC), en atención a las disposiciones de los RAC 13.3.1 y 13.8.6, del Gobierno de Costa Rica por la Ley No. 877 del 14 de Julio de 1947 y del artículo No. 140, incisos 03 y 18 de la Constitución Política y ratificado por la Ley General de Aviación Civil No. 5150 del 14 de mayo de 1973, el Convenio de Chicago de 1944 y la Norma 3.1 del Anexo 13 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

OBJETIVO

El único objetivo de la Investigación de Accidentes o Incidentes de Aviación es la prevención de futuros accidentes e incidentes.

El propósito de esta actividad **no** es determinar la culpa o la responsabilidad jurídica.

Declaración Provisional TI-GAYP CR-A-AG-02-2021 al 07 de agosto del 2022

Declaración provisional al 07 de agosto del 2022

**Accidente ocurrido de la aeronave matrícula TI-AYP
fabricada por Air Tractor, modelo 502B, para operación
en trabajos agrícolas, ocurrido el 07 de agosto de 2021 en
el aeródromo el Coyolar (MRCL), en Liberia, provincia de
Guanacaste.**

Declaración Provisional TI-GAYP CR-A-AG-02-2021 al 07 de agosto del 2022

Abreviaturas

AIA: Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

CETAC: Consejo Técnico de Aviación Civil.

IIC: Investigador a Cargo (Investigator in Charge).

LT: Hora Local (Local Time).

MRCL: Aeródromo el Coyolar.

UTC: Tiempo Universal Coordinado (Universal Time Coordinated).

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	07 de agosto de 2021 8:15 a.m. LT (14:15 UTC).
Lugar	Accidente ocurrido en el aeródromo el Coyolar (MRCL), en Liberia, Provincia de Guanacaste.

AERONAVE

Matrícula	TI- AYP.
Tipo de Modelo	Air Tractor 502-B.
Explotador	FUTRAACS.A.

MOTORES

Marca - Tipo y Modelo	Pratt and Whitney, Model: PT6A-34AG / Serial: PCE-57235.
-----------------------	--

TRIPULACIÓN

Genero	Masculino.
Edad	35 años.
Licencia	Piloto comercial de avión, fumigación agrícola.

LESIONES

	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	-	-	-	-
Graves	-	-	-	-
Leves	-	-	-	-
Ninguna	1	-	-	1

DAÑOS

Aeronave	Mayores.
Otros daños	Un área de cultivo de caña de una extensión de unos 200 mts.

DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Comercial-Agrícola.
Fase de vuelo	Despegue- rotación.

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de declaración	Al 07 de agosto del 2022.
----------------------	---------------------------

Declaración Provisional TI-GAYP CR-A-AG-02-2021 al 07 de agosto del 2022

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El 07 de agosto del 2021, la aeronave matrícula TI-AYP, monomotor construido por Air Tractor, modelo 502-B, operada por FUTRAAC S.A. y usada para vuelos de trabajos aéreos, se encontraba en el aeródromo el Coyolar (MRCL) en Liberia, Guanacaste para realizar vuelos de aplicación agrícola, al ser las 08:15 LT (14:15 UTC) al realizar la maniobra de despegue, no logra ascender y segundos después se precipita a tierra cerca de la pista.

Lesiones a personas

El tripulante de vuelo, único abordo, no sufrió lesiones y logra salir por sus propios medios, posteriormente es asistido por personal de la compañía.

Daños a la Aeronave

Durante la maniobra de despegue, la aeronave no logra alcanzar el performance necesario para poder despegar, solo logra elevarse un metro sobre la pista y se adentra en el cultivo de caña hasta caer a 133.64 metros de la cabecera.

La aeronave impacta con sus planos aerodinámicos el cultivo de caña, lo cual le resta velocidad y provoca el desplome, realiza un giro sobre su eje longitudinal (ground loop) provocando el impacto en la mayoría de sus estaciones, no hubo fuego.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

En el sitio del accidente se realizó una inspección visual de los restos, en donde se evidencia que, en el momento del impacto contra el terreno, el motor se encontraba entregando potencia, también se inspecciono la continuidad de mandos de control, y se encontraron todos conectados y algunos (estaciones de la cola) tenían evidencia de desprendimientos de los anclajes, esto producto del momento de torsión durante el ground loop que provocaron sus desprendimientos en los controles de los elevadores y control direccional de la aeronave.

También en la información recopilada durante el proceso investigativo se detectó la posibilidad de un desfase en el control del cargado de la aeronave por parte del personal de tierra, al confundir o perder el peso suministrado en la primera carga (cuando se requirió abrir una saca nueva para usarla) cuando se retomó el cargado, el personal olvido el primer peso suministrado, pudiendo exceder lo acordado por el

Declaración Provisional TI-GAYP CR-A-AG-02-2021 al 07 de agosto del 2022

piloto que era una y media de producto y al final pudo haber sido recargada con 2 sacas del producto.

La investigación se encuentra a un 85% para su conclusión.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

El capítulo I de Proyecto del Informe Final ha sido entregado al IIC, este procederá a su respectiva revisión y posterior redacción de los capítulos II, III y IV, para luego remitirlo al CETAC para su debida aprobación y posterior presentación a las autoridades involucradas para comentarios u observaciones, como lo estipula el RAC 13 y el Anexo 13 de la OACI, posterior a las observaciones, si existiesen, se remite al CETAC nuevamente para su nueva aprobación y si no hubiesen comentarios u observaciones, el Informe Final se publicará con carácter público.

El caso continúa en investigación y el informe final se publicará próximamente.

El Informe Final se publicará en la página www.dgac.go.cr.