

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

**UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES
(UAI-CETAC)**

BOLETÍN INFORMATIVO

2022



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

INDICE

CAPÍTULO I.....	3
GENERALIDADES	3
1.1 Introducción.....	4
1.2 Abreviaturas	5
1.3 Definiciones.....	6
CAPÍTULO II.....	10
ESTADÍSTICAS	10
CUADROS Y GRÁFICOS	10
2.1 Eventos del Año 2022	11
2.2 Posibles Factores Causales.	12
2.3 Eventos por Lugar del Año 2022.....	13
2.4 Marca de Nacionalidad de Matrícula	15
2.5 Tipo de Operación	16
2.6 Tipo de Aeronave	17
2.7 Eventos por Mes	19
2.8 Fase de Operación	20
2.9 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2018	21
2.10 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2019	22
2.11 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2020	23
2.12 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2021	24
2.13 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2022	25
2.14 Comparativo en los últimos 5 años de los accidentes e incidentes graves (2018-2022).....	26
CAPÍTULO III.....	27
RESUMEN INFORMATIVO DE ACCIDENTES.....	27
3.1 Expediente: CR-ACC-UL.CO-001-2022	28
3.2 Expediente: CR-ACC-CO-01-2022.....	29
3.3 Expediente: CR-IGR-CO-001-2022	30
3.4 Expediente: CR-IGR-AG-001-2022.....	31
3.5 Expediente: CR-ACC-CO-002-2022.....	32
3.6 Expediente: CR-ACC-AG-001-2022	33
3.7 Expediente: CR-ACC-AG-002-2022	34
3.8 Expediente: CR-ACC-AG.UL-001-2022	35
3.9 Expediente: CR-ACC-UL.CO-002-2022	36
3.10 Expediente: CR-ACCID-PR-001-2022	37
3.11 Expediente: CR-ACC-AG-003-2022	38

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-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 e incidentes 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, pero si se puede mitigar el riesgo, 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 2022 se basaron en la información levantada por los técnicos de Investigación de Accidentes, 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 2022 que pretenden ofrecer el instrumental técnico básico que debe estar

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

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

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.
UAI:	Unidad de Accidentes e Incidentes.
CETAC:	Consejo Técnico de Aviación Civil.
DGAC:	Dirección General de Aviación Civil.
MRBN:	Aeródromo de Bataan, Limón.
MRGF:	Aeródromo de Golfito, Puntarenas.
MRRF:	Aeródromo de Río Frío, Heredia, Sarapiquí.
MROC:	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (El Coco).
MRPV:	Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, Pavas, San José.
MRBO:	Aeródromo Boca Naranja, Quepos, Puntarenas.
MRMV:	Campo de aterrizaje para vehículos ultraligeros Monteverde, Matina, provincia de Limón.
MRLB:	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, Liberia, Guanacaste.
MRIS:	Aeródromo de Sarapiquí, Heredia.
MRLB:	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (Liberia).
MRAN:	Aeródromo de Arenal, La Fortuna de San Carlos, Alajuela.
MRPV:	Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (Pavas).
MRSQ:	Aeródromo de Sarapiquí.
UTC:	Tiempo coordinado universal (Universal Time Coordinated).
VFR:	Reglas de vuelo visual (Visual Flight Rules).

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

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.

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.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

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.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

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.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

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.

CAPÍTULO II

ESTADÍSTICAS CUADROS Y GRÁFICOS

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.1 Eventos del Año 2022

Eventos del Año 2022	
Accidentes	12
Incidentes	14
Incidentes Graves	02
Otros (ilícito)	01
TOTAL	29



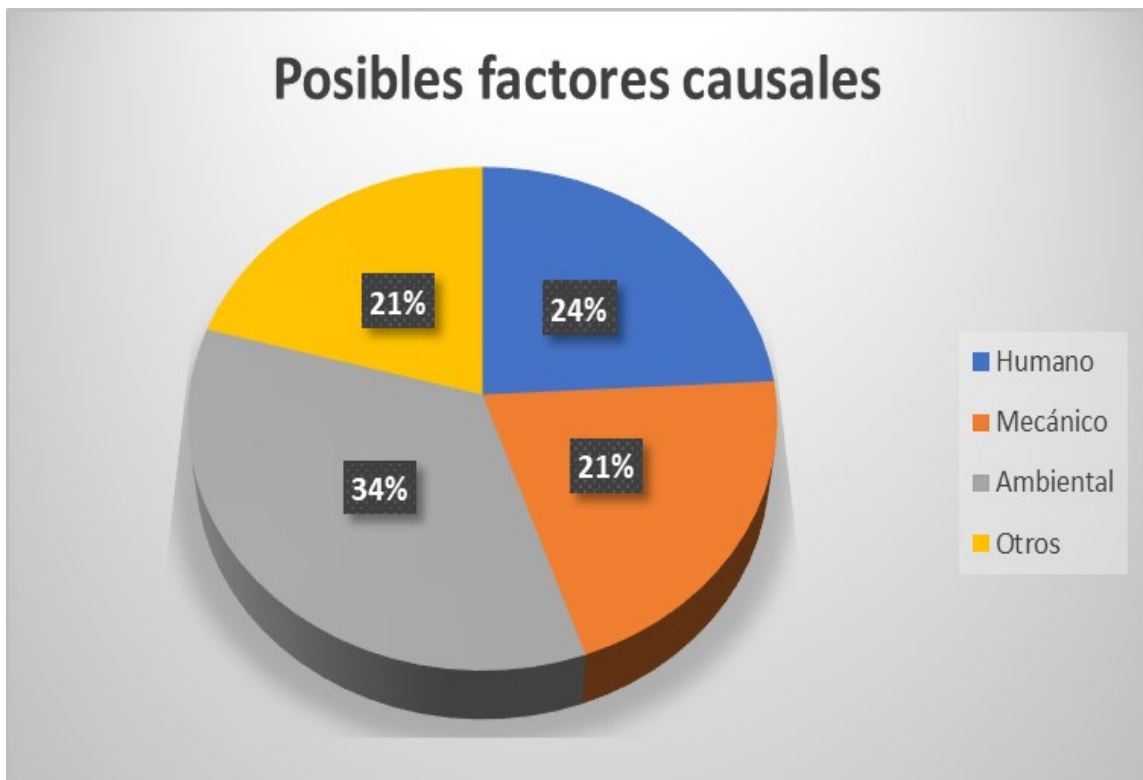
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.2 Posibles Factores Causales.

Posibles Factores Causales	
Humano	7
Mecánico	6
Ambiental	10
Otros	6
TOTAL	29



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.3 Eventos por Lugar del Año 2022

Lugar	Totales
Finca Bananera Freeman Limón	1
MRAJ	1
MRGF	1
MRGP	1
MROC	6
Finca Verde Azul A1	1
Finca Esmeralda, Jiménez de Guácimo	1
MRBN	3
MRRF	1
MRPV	1
MRBO	1
Cantón de Upala, provincia de Alajuela.	1
MRMV	1
MRLB	2
MRIS	1
Mar Caribe	1
MRAN	1
Desconocido	1
En vuelo	3
Total	29

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.4 Marca de Nacionalidad de Matrícula

Marca de Nacionalidad	
Costa Rica	21
Extranjera	8
TOTAL	29



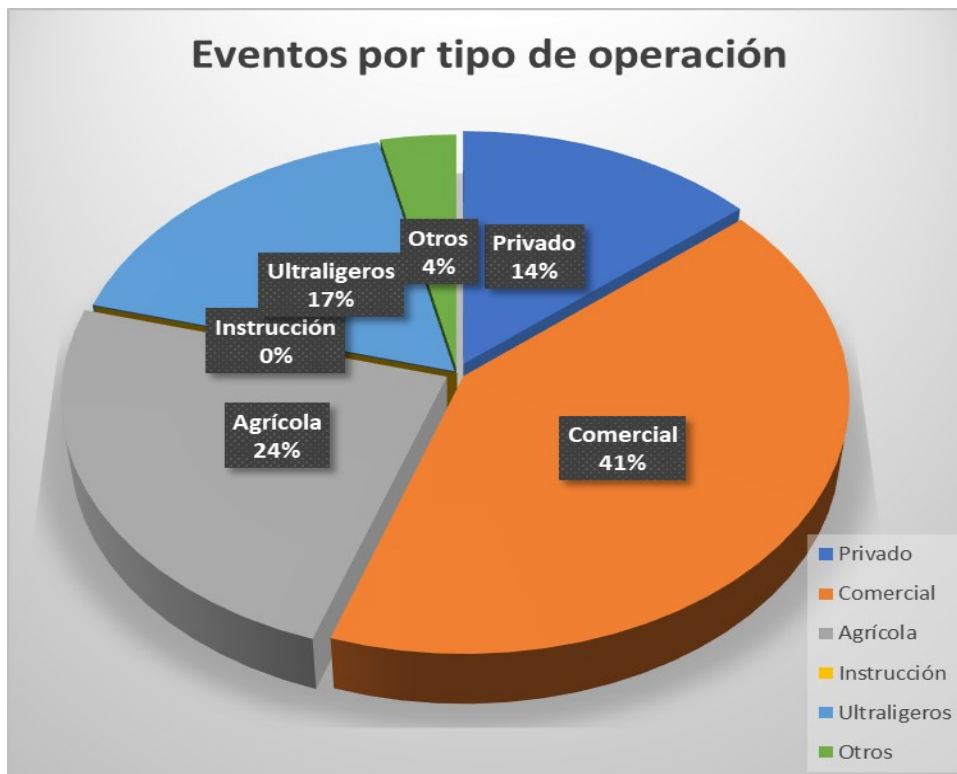
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.5 Tipo de Operación

Tipo de Operación	
Privado	2
Comercial	15
Agrícola	9
Instrucción	0
Ultraligeros	2
Otros	1
TOTAL	29



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.6 Tipo de Aeronave

Tipo de Aeronave	
R44	2
C208B	3
Ultraligeros	3
PA34-200T	2
S2R-T34	2
B757-200	2
B737-823	1
AT502B	3
B738	2
B739	1
A320	1
R172K	1
U206G	1
C210	1
BT-67	1
B47	1
P180	1
B757-232	1
TOTAL	29

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)



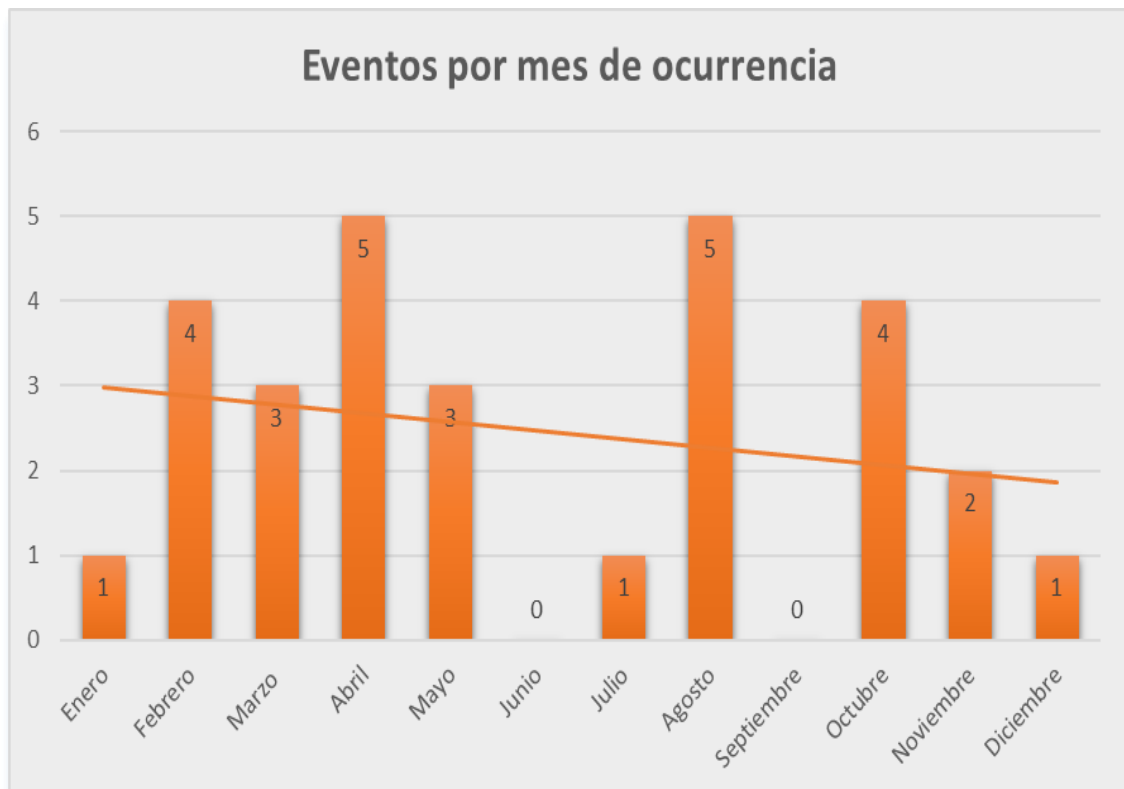
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.7 Eventos por Mes

Eventos por Mes	
Enero	1
Febrero	4
Marzo	3
Abril	5
Mayo	3
Junio	0
Julio	1
Agosto	5
Septiembre	0
Octubre	4
Noviembre	2
Diciembre	1
TOTAL	29



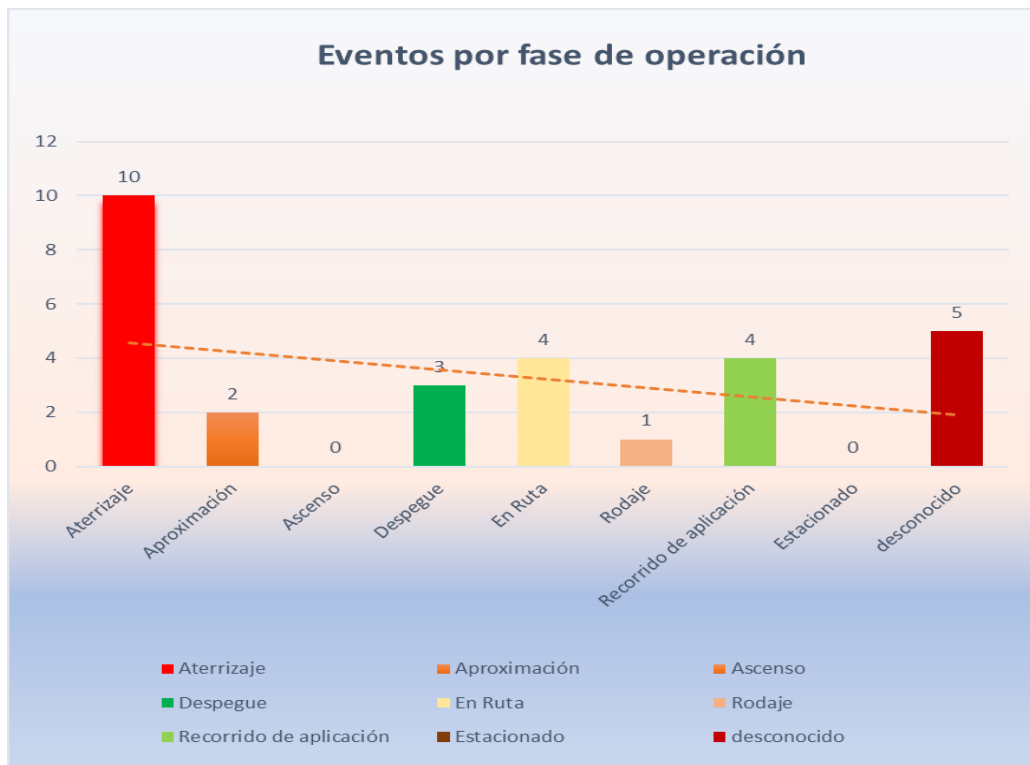
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.8 Fase de Operación

Fase de Operación	
Aterrizaje	10
Aproximación	2
Ascenso	0
Despegue	3
En Ruta	4
Rodaje	1
Recorrido de aplicación	4
Estacionado	0
desconocido	5
TOTAL	29



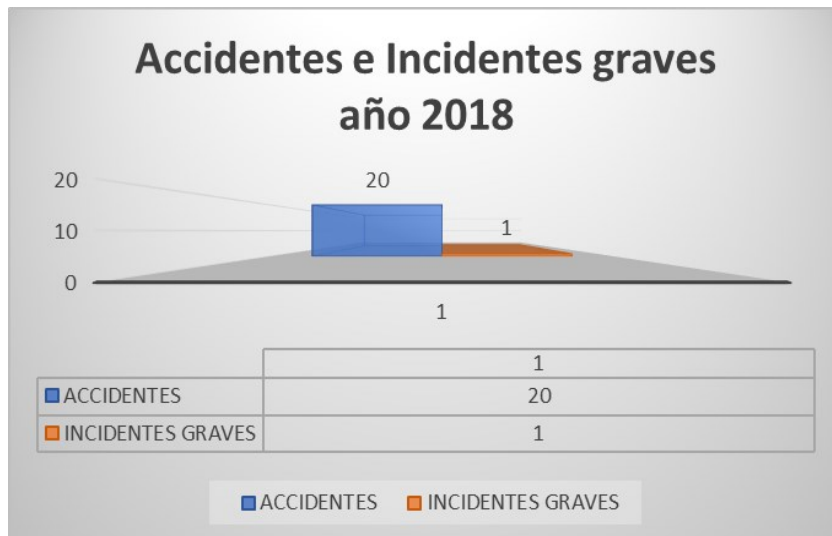
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.9 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2018

AÑO	ACCIDENTES	INCIDENTES GRAVES	TOTAL EVENTOS
2018	20	1	21



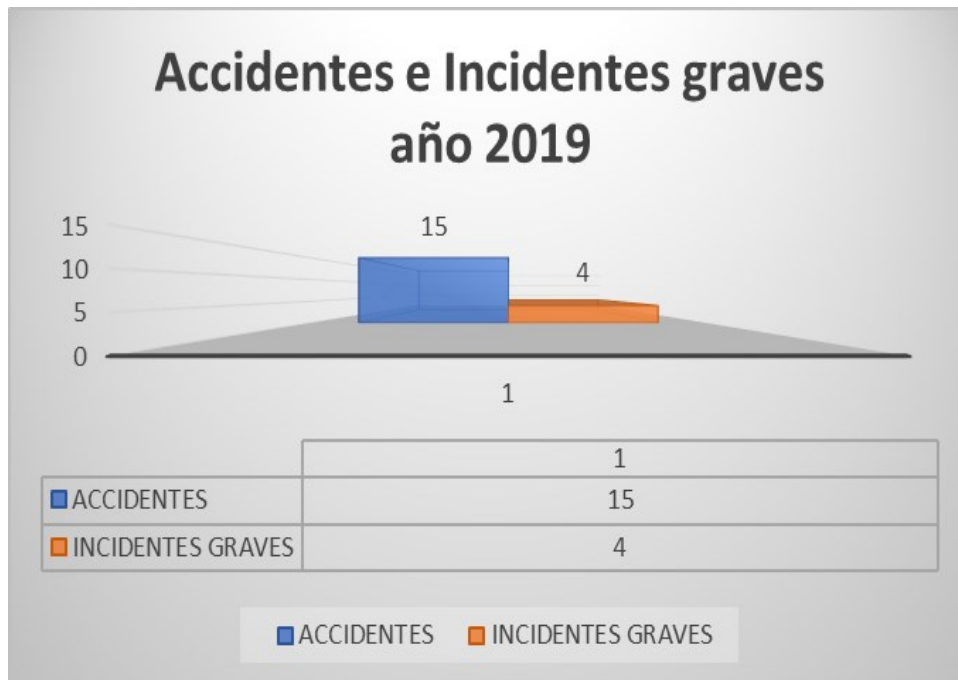
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.10 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2019

AÑO	ACCIDENTES	INCIDENTES GRAVES	TOTAL EVENTOS
2019	15	4	19



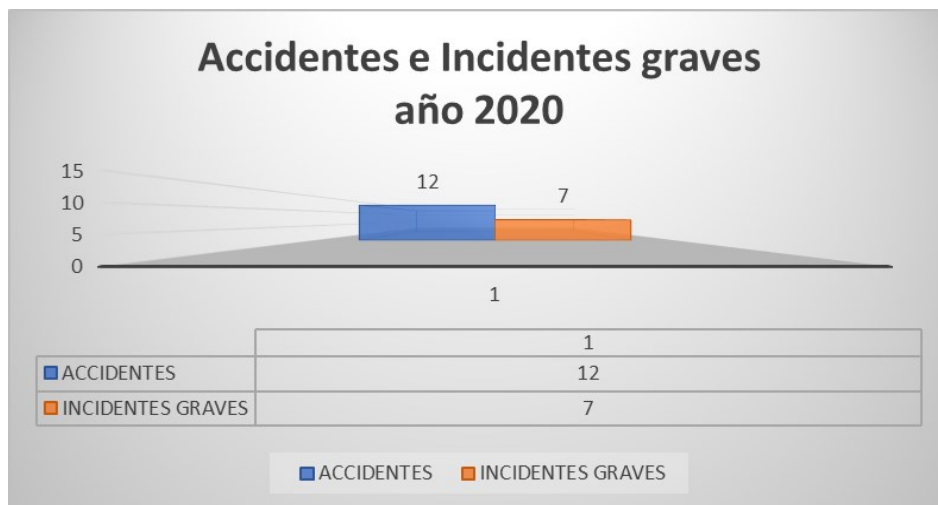
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.11 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2020

AÑO	ACCIDENTES	INCIDENTES GRAVES	TOTAL EVENTOS
2020	12	7	19



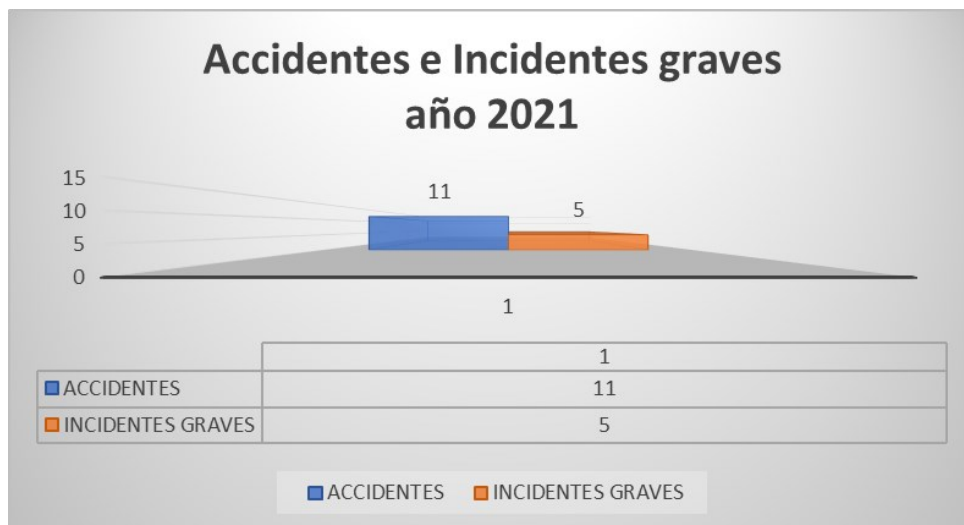
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.12 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2021

AÑO	ACCIDENTES	INCIDENTES GRAVES	TOTAL EVENTOS
2021	11	5	16



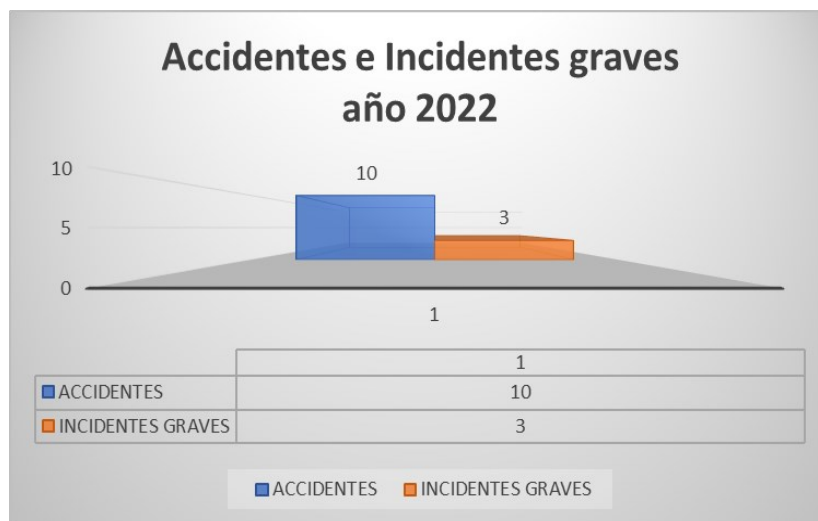
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.13 Accidentes e Incidentes Graves en el año 2022

AÑO	ACCIDENTES	INCIDENTES GRAVES	TOTAL EVENTOS
2022	10	3	13



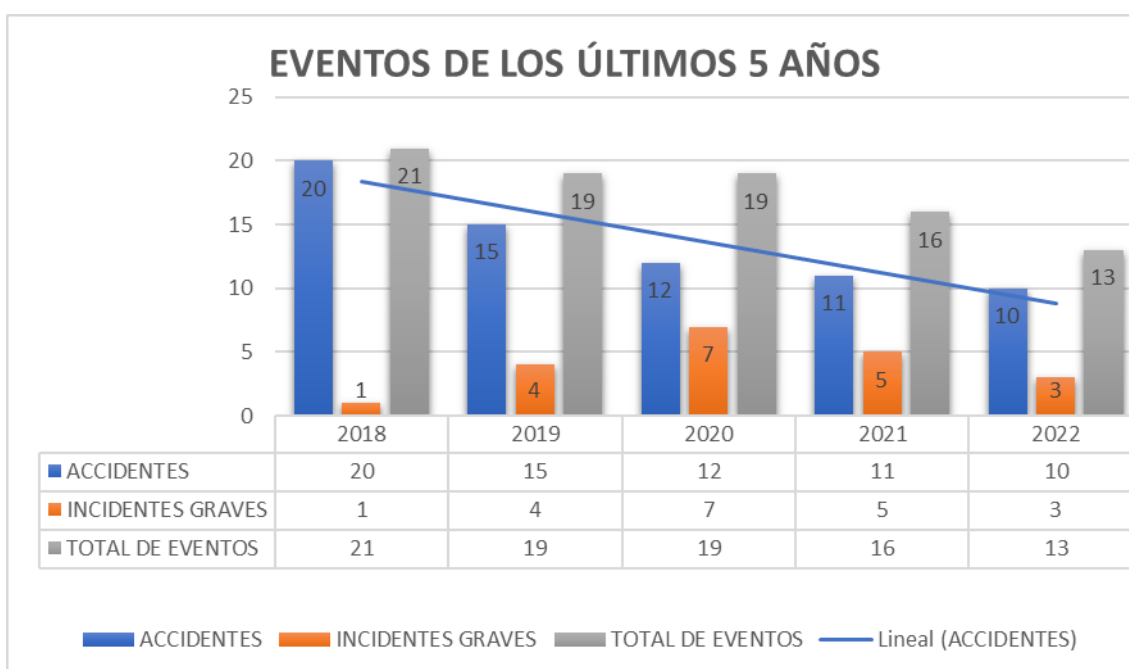
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

2.14 Comparativo en los últimos 5 años de los accidentes e incidentes graves (2018-2022)

Año	Accidentes	Incidentes Graves	Total Eventos
2018	20	1	21
2019	15	4	19
2020	12	7	19
2021	11	5	16
2022	10	3	13
5 años	68	20	88



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

CAPÍTULO III

RESUMEN INFORMATIVO DE ACCIDENTES

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.1 Expediente: CR-ACC-UL.CO-001-2022

Matrícula: UL-TI-060. Categoría / peso: VEHICULO – ULTRALIGERO 990 Libras (450 kgs.). Marca y modelo de la A/N: AUTOGYRO MTO Sport 912 LS. No. Motores/marca/modelo: 1 Rotax 912 ULS. Año de fabricación: 2007				
Fecha: 08 de febrero del 2022. Hora local: 16:45 p.m. hora local (22:45 UTC). Lugar del suceso: Aeródromo de Aranjuez (MRAJ), Puntarenas, Costa Rica. Coordenadas: 10°03'26.50" N / 084°48'24.20" 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: USOS Aterrizaje fuera de la pista. Daños a la aeronave: Mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación	00	00	00	01
Pasajeros	00	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El día 8 febrero de 2022 aproximadamente a las 16:45 HRS LT (22:45 UTC), la aeronave ULTI-060, Marca AutoGyro, modelo MTO Sport 912LS, número de serie T107G02, en un vuelo local de recreación desde el Aeródromo de Aranjuez (MRAJ) con ruta de sobrevuelo alrededor de Puntarenas, Esparza y Orotina y con regreso nuevamente al Aeródromo de Aranjuez (MRAJ) con un único ocupante, al momento del Aterrizaje por la Pista 04 ya casi sobre terreno en final corto, según la declaración del Piloto le entra una fuerte ráfaga de viento cruzado por lo cual hace que pierda el control de aeronave, aterrizando la aeronave en una zona paralela a la pista llena de piedras bruta tipo de río por lo cual se le desprende su tren de aterrizaje delantero perdiendo el control en tierra derrapando la aeronave hacia el costado derecho.

En la aeronave no se produjo fuego. El accidente se dio con luz diurna, en condiciones meteorológicas VFR y sin lluvia. El único ocupante de la aeronave sale ileso de la aeronave y por sus propios medios.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.2 Expediente: CR-ACC-CO-01-2022

Matrícula: TI-BFA. Categoría / peso: Normal, 2155 kg (4749,6 libras). Marca y modelo de la A/N: Piper PA-34-200T Seneca II. No. Motores/marca/modelo: #1, Continental, TSIO-360EB21, serie 826813-R. Año de fabricación: 1978.				
Fecha: 27 de febrero del 2022. Hora local: 07:35 HRS LT (13:35 UTC). Lugar del suceso: Aeródromo de Golfito (MRGF), Puntarenas, Costa Rica. Coordenadas: 08°39'11.6" N / 083°10'53.2" W.				
Piloto al mando (Licencia): Comercial Avión. Edad / sexo: Masculino de 44 años. Total de Horas de la Aeronave: 9.664.00.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Comercial. Fase de Operación: Aterrizaje. Categoría del evento: Malfuncionamiento o fallo de componente. Daños a la aeronave: Menores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación	00	00	00	01
Pasajeros	00	00	00	01
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El día domingo 27 febrero de 2022 aproximadamente a las 07:35 HRS LT (13:35 UTC), la aeronave matrícula TI-BFA, Marca Piper, modelo Seneca II PA-34-200T, número de serie 34-7870349, en un vuelo local comercial, desde el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (MRPV) con ruta al Aeródromo de Golfito (MRGF) con un tripulante, y un pasajero a bordo, al momento del Aterrizaje por la Pista 31 el cual aparentemente transcurrió con normalidad, pero a los 600 metros al momento que el piloto hace su parada y querer realizar la maniobra en tierra de un giro de 180° sobre la pista activa el tren de aterrizaje principal izquierdo colapsa, por lo cual la aeronave pega la hélice del motor izquierdo contra el asfalto, la llanta se suelta dañando los flaps del ala izquierda.

En la aeronave no se produjo fuego. La aeronave tuvo daños menores, en su tren izquierdo, hélice izquierda.

El evento se dio con luz diurna, en condiciones de vuelo VFR.

Los dos ocupantes de la aeronave salen ilesos de la aeronave por sus propios medios.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.3 Expediente: CR-IGR-CO-001-2022

Matrícula: HP-2010DAE Categoría / peso: Normal /115.680 libras (57.840 kgs.). Marca y modelo de la A/N: Boeing B757-27 A. No. Motores/marca/modelo: 2 x Pratt and Whitney PW2037. Año de fabricación: s/d.				
Fecha: 26 de marzo del 2022. Hora local: 06:11 a.m. Local (12:11 UTC). Lugar del suceso: Aeropuerto Intl. Juan Santamaría (MROC), Costa Rica. Coordenadas: 095938,05117N 0841231,8819W WGS84.				
Piloto al mando (Licencia): S/D. Edad / sexo: Desconocido.				
Tipo de evento: Incidente grave. Tipo operación: Comercial/Carga. Fase de Operación: En vuelo. Categoría del evento: SCF-NP. Daños a la aeronave: Ninguno.				
	Mortales	Graves	Leves	llesos
Tripulación	00	00	00	02
Pasajeros	00	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El 26 de marzo del 2022 en el MROC la aeronave matrícula HP2010DAE, el B-752 aproximadamente a las 06:11 a.m. (hora local) en el vuelo JOS-216, de la aerolínea de carga DHL, se declara en emergencia debido a despresurización de la cabina, obligando a la tripulación a utilizar las mascarillas de oxígeno y solicitar el aterrizaje, con dos almas a bordo, transportando mercancías peligrosas (baterías de litio) y con una autonomía para 2 horas de vuelo. Posterior la aeronave aterriza por la pista 07 sin problemas. No se presentan daños a la aeronave ni lesiones a personas.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.4 Expediente: CR-IGR-AG-001-2022

Matrícula: TI-BEF Categoría / peso: Normal – 4.264 kilos (9400 lbs.). Marca y modelo de la A/N: Air Tractor AT502B. No. Motores/marca/modelo: 1 Pratt & Whitney PT6A-34AG. Año de fabricación: s/d.				
Fecha: 04 de abril del 2022. Hora local: 01:20 p.m. Local (16:20 UTC). Lugar del suceso: Finca Verde Azul, Siquirres, Limón, Costa Rica. Coordenadas: .				
Piloto al mando (Licencia): Agrícola Edad / sexo: Masculino s/d.				
Tipo de evento: Incidente grave. Tipo operación: Agrícola. Fase de Operación: En vuelo (aplicación). Categoría del evento: LALT. Daños a la aeronave: Ninguno.				
	Mortales	Graves	Leves	Ilesos
Tripulación	00	00	00	01
Pasajeros	00	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El día 04 de abril del 2022 aproximadamente a las 01:20 p.m. (hora local) durante la aplicación de la finca Verde Azul A1, en la salida de la línea número 7, la aeronave colisionó con un cable no señalizado, lo que provocó el desprendimiento del boom derecho. Reporta el piloto que verificó los parámetros del motor, los cuales estaban dentro de la operación estándar (normal), se procede al cierre del bypass para evitar derrame del producto. Le solicitó a otro piloto que se encontraba en la finca vecina si podía verificar visualmente el estado del tren y estructura del avión para descartar algún daño mayor, pues tenía una vibración moderada en los controles de vuelo, indicando que todo parecía estar bien y además señaló el área donde debía descargar la emergencia (carga). Realizó 3 sobrevuelos de descarga sobre la zona señalada para posteriormente, aterrizar en la Pista 09 de San Alberto. No hubo lesiones ni daños en la aeronave.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.5 Expediente: CR-ACC-CO-002-2022

Matrícula: HP-2010DAE. Categoría / peso: Normal /115.680 libras (57.840 kgs.). Marca y modelo de la A/N: Boeing B757-27 A. No. Motores/marca/modelo: 2 x Pratt and Whitney PW2037. Año de fabricación: S/D				
Fecha: 07 de abril del 2022. Hora local: 10:29 a.m. (16:29 U.T.C.) Lugar del suceso: Aeropuerto Intl. Juan Santamaría (MROC), Costa Rica. Coordenadas: 095938,05117N 0841231,8819W WGS84.				
Piloto al mando (Licencia): Piloto Transporte de Línea Aérea - Avión. Edad / sexo: Masculino de 58 años. Total de Horas de la Aeronave: 6.233 horas				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Comercial/carga. Fase de Operación: Aterrizaje. Categoría del evento: Excursión de pista (RE). Daños a la aeronave: Mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación	00	00	00	02
Pasajeros	00	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El día 07 de abril del 2022, al ser la 10:29 hora local (16:29 UTC), en condiciones VMC y luz diurna, la aeronave matrícula HP-2010DAE, un Boeing B757-27, operado por DHL de Guatemala, en un vuelo de transporte comercial de carga, durante el aterrizaje en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría Internacional (MROC) presenta una excursión de pista durante la fase de aterrizaje.

La tripulación compuesta por dos ocupantes detectó daño en el sistema hidráulico del tren principal izquierdo después del despegue, realizaron procedimientos de acuerdo a lista de chequeo y decidieron retornar al MROC, declarar la emergencia y configurar la aeronave para aterrizar notificando al ATC.

Fueron autorizados para la aproximación, pero durante la etapa final del aterrizaje a la cabecera de pista 07, con utilización del ILS no se pudo controlar la aeronave con los frenos diferenciales, lo que provoca una excursión de pista durante su viraje entre la calle de rodaje D y B. La aeronave presenta ruptura del fuselaje y daños mayores. No hubo lesiones a la tripulación, ni indicios de que hubiera fuego antes ni después del impacto.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.6 Expediente: CR-ACC-AG-001-2022

Matrícula: TI-BHZ Categoría / peso: Normal – 4.264 kilos (9400 lbs.). Marca y modelo de la A/N: Air Tractor AT502B. No. Motores/marca/modelo: 1 Pratt & Whitney PT6A-34AG. Año de fabricación: 2017.				
Fecha: 08 de abril del 2022. Hora local: 10:30 a.m. Local (16:30 UTC). Lugar del suceso: Aeródromo de Bataan, Costa Rica. Coordenadas: . N 10° 05' 09,86"/ W 83° 19' 24,02				
Piloto al mando (Licencia): Agrícola Edad / sexo: Masculino s/d.				
Tipo de evento: Accidente Tipo operación: Agrícola. Fase de Operación: Aterrizaje. Categoría del evento: CTOL. Daños a la aeronave: Ninguno.				
	Mortales	Graves	Leves	Ilesos
Tripulación	00	00	00	01
Pasajeros	00	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El día 08 de abril del 2022, en una operación agrícola con la aeronave matrícula TI-BHZ, Air Tractor AT502B, en horas diurnas y durante el aterrizaje por la cabecera de pista 18 del aeródromo de Batán, el piloto pierde control de la aeronave y se sale de la pista al lado izquierdo. La aeronave llega hasta la cerca y sufre un propeller strike y se golpea borde de ataque cerca del tip en ala derecha. El piloto resulta ileso y la aeronave con daños mayores.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.7 Expediente: CR-ACC-AG-002-2022

Matrícula: TI-BCD Categoría / peso: Normal – 4.264 kilos (9400 lbs.) Marca y modelo de la A/N: Air Tractor Inc., AT502B. No. Motores/marca/modelo: 1 Pratt & Whitney PT6A-34AG Año de fabricación: s/d.				
Fecha: Domingo 15 de mayo de 2022 Hora local: 06:20 a.m. (12:20. U.T.C.). Lugar del suceso: Finca Esmeralda en Río Jiménez de Guácimo, Limón, Costa Rica. Coordenadas: 101615 N, 0833502 W.				
Piloto al mando (Licencia): Comercial avión fumigación. Edad / sexo: Masculino de 38 años. Total de Horas en la Aeronave: 3.300 hrs.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Normal / agrícola. Fase de Operación: Aterrizaje. Categoría del evento: LALT Daños a la aeronave: Mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación	00	00	00	01
Pasajeros	00	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El domingo 15 de mayo de 2022, aproximadamente al ser las 06:20 a.m.LT (12:20 UTC), en horas diurnas, la aeronave matrícula TI-BCD, fabricada por Air Tractor Inc., modelo AT502B, operada por El Colono Agropecuario S.A., durante un vuelo comercial de aplicación agrícola, con un tripulante a bordo, despegó del Aeródromo de Guácimo (MRSO) con retorno al mismo aeródromo (MRSO), con el fin de tratar un cultivo de banano.

Cuando sobre pasaba un tendido eléctrico, impacta con los mismos, la aeronave sufre daños estructurales y logra retornar al aeródromo de partida.

El impacto produce desprendimiento del boom lado derecho, así como estabilizador horizontal y elevador lado derecho.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.8 Expediente: CR-ACC-AG.UL-001-2022

Matrícula: UL-TI-130. Categoría y Peso: vehículo ultraligero / 990 Libras (450 kgs.) libras. Marca y modelo de la A/N: Autogyro MTO AGRI. No. Motores/marca/modelo: 1 / Rotax / 9151S3 A. Año de fabricación: 2019.				
Fecha: 09 de agosto de 2022. Hora local: 12:00 p.m. hora local (18:00 UTC). Lugar del suceso: Aeródromo de Río Frío (MRRF), Coordenadas: 10° 19' 31.2"N, W 83° 53'.14.1"W				
Piloto al mando (Licencia): ultraligero comercial. Edad / sexo: Masculino de 47 años. Total de Horas en la Aeronave: 1 hora.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: vuelo de familiarización. Fase de Operación: Despegue. Categoría del evento: LOC-G. Daños a la aeronave: Mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
A Tripulación	00	01	00	00
Pasajeros	00	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El sábado 09 de agosto de 2022 aproximadamente a las 12:00 p.m. hora local (18:00 UTC), según la declaración de la persona que presencio el accidente, la aeronave marca y modelo Autogyro MTO AGRI, matrícula UL-TI-130 se disponía a realizar un vuelo de familiarización dentro del circuito del Aeródromo de Río Frío (MRRF), con un solo ocupante, quien era su piloto al mando.

Cuando el piloto realizaba la maniobra de despegue y cuando se encontraba próximo a los 200 metros de recorrido, la aeronave realiza una maniobra fuerte y brusca hacia la izquierda, por lo que el piloto pierde el control de la aeronave y termina colisionando contra la malla perimetral del aeropuerto. La aeronave sufre daños mayores en toda su estructura, rotor principal y planta moto propulsora, hélice. De acuerdo con la declaración el piloto falló con la técnica de despegue y por esa razón perdió el control de la aeronave, cabe destacar que esta fue la primera vez que volaba este modelo de aeronave. Después del impacto el piloto quedo prensado con la estructura de la malla perimetral y la aeronave, por lo que requirió de asistencia del personal de la compañía, fue trasladado en condición amarilla al hospital para su atención médica., Sufrió lesiones en su hombro izquierdo.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.9 Expediente: CR-ACC-UL.CO-002-2022

Matrícula: UL-TI-140. Categoría / peso: S/d. Marca y modelo de la A/N: S/D. No. Motores/marca/modelo: S/D. Año de fabricación: S/D.				
Fecha: 05 de octubre del 2022. Hora local: 05:00 p.m. hora local (23:00 UTC). Lugar del suceso: Pista Monteverde, en Matina, provincia de Limón. Coordenadas: S/D.				
Piloto al mando (Licencia): Comercial ultraligero. Edad / sexo: Masculino de 40 años. Total de Horas de la Aeronave: S/D.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Ultraligeros experimentales agrícola. Fase de Operación: Despegue. Categoría del evento: LOC-G. Daños a la aeronave: Daños mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ninguna
Tripulación	00	01	01	00
Pasajeros	00	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El 05 de octubre del 2022, aproximadamente 5 minutos después de las 5 pm, el autogiro matrícula UL-TI-140 al mando del señor Marco Antonio Orcasita Celedón se había precipitado a tierra en el aeródromo de Pista Monteverde, en Matina, provincia de Limón, durante el despegue por la cabecera 03 una vez rotando la aeronave a 200 pies se pierde altitud y velocidad, lo cual obliga al piloto a aterrizar de emergencia, impactando de manera abrupta la pista, ocasionando daños mayores al autogiro y un golpe en la cabeza al piloto en la pista de Monteverde, en Matina, provincia de Limón. Debido a que no podrían esperar la llegada del equipo de la UAI al día siguiente; en vista no contar con una escena estéril y tener recursos disponibles muy limitados se decide cancelar la gira de los investigadores y no investigar el evento, con la consecuencia de no obtener recomendaciones de seguridad operacional propias de la investigación.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.10 Expediente: CR-ACCID-PR-001-2022

Matrícula: D-IRSG. Categoría / peso: Normal – privado / 5,488 kg (12,100 lbs). Marca y modelo de la A/N: Piaggio/ P-180 Avanti. No. Motores/marca/modelo: 2 Pratt and Whitney PT6A-34AG. Año de fabricación: 2009.				
Fecha: 21 de octubre del 2022. Hora local: 23:55 U.T.C. (05:55 p.m.) (hora estimada) Lugar del suceso: Costa Rica, aproximadamente 14 MN de Matina, provincia de Limón. Coordenadas 10°22'49"N, 083°02'04"W.				
Piloto al mando (Licencia): CPL(A). Edad / sexo: Masculino de 66 años. Total de Horas de la Aeronave: S/D.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Privado. Categoría del evento: LOC-I. Daños a la aeronave: Desaparecida.				
	Mortales	Graves	Leves	Ilesos
Tripulación	01	00	00	00
Pasajeros	05	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El 21 de octubre del 2022, aproximadamente a las 23:55 U.T.C. (05:55 p.m.) (hora estimada), la aeronave matrícula D-IRSG, un bimotor construido por Piaggio, modelo P-180 Avanti, de operador privado, procedente de Palenque, Chiapas, México (MMPQ) (salida prevista para las 21:22 UTC) estimaba el Aeropuerto Internacional de Limón (MRLM) a las 05:58 UTC hora local (23:58 UTC), aproximadamente a 25 MN de MRLM, Costa Rica, cuando se le pierde el rastro aproximadamente 2.000 ft. (El Aeropuerto de MRLM tiene operación hasta las 6:00 pm (0:00 UTC). A bordo se encontraban el piloto suizo y cinco pasajeros (incluidos 2 menores de edad) de nacionalidad alemana todos desaparecidos.



CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(UAI-CETAC)

3.11 Expediente: CR-ACC-AG-003-2022

Matrícula: TI-BIA. Categoría / peso: Normal/6.900 libras (3130 Kgs). Marca y modelo de la A/N: Ayres Turbo Thrush, S2R-T34 No. Motores/marca/modelo: 1 Pratt & Whitney R-1340. Año de fabricación: 1995.				
Fecha: 24 diciembre 2022. Hora local: 11:53 local (17:53 UTC). Lugar del suceso: Aeródromo de Bataan. Coordenadas N10°5.22' / W83°19.39'.				
Piloto al mando (Licencia): Comercial avión. Edad / sexo: Masculino de 31 años. Total de Horas de la Aeronave: Sin datos.				
Tipo de evento: Accidente. Tipo operación: Agrícola. Fase de Operación: aterrizaje. Categoría del evento: LOC-G (Loss of control – ground) Daños a la aeronave: daños mayores.				
	Mortales	Graves	Leves	Ilesos
Tripulación	00	00	00	01
Pasajeros	00	00	00	00
Otros	00	00	00	00

Reseña del vuelo: El 24 de diciembre del 2022, aproximadamente a las 11:53 a.m. (hora local) la aeronave matrícula TI-BIA, S2R-T34, al momento de aterrizar utilizando la cabecera 18, al momento de encontrarse ya la aeronave en tierra, indica el piloto que se ve afectado por una ráfaga de viento, perdiendo el control de la aeronave y saliéndose de la pista, quedando al costado este de la pista impactando con un tronco de una cerca ocasionando daños varios a la aeronave.

