

BOLETIN INFORMATIVO 2013

UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES



Boletín Informativo 2013

***Elaborado
AIG/CETAC***

BOLETIN INFORMATIVO 2013

INDICE

Sección	Contenido	Página
Capítulo I	General	4
1.1	Introducción	4
1.2	Abreviaturas	5
1.3	Definiciones	5
Capítulo II	Estadísticas Cuadros y Gráficos	9
2.1	Eventos del año	10
2.2	Lugar de los Accidentes e Incidentes	10
2.3	Accidentes e Incidentes por marca de nacionalidad	11
2.4	Factores causales de accidentes e incidentes	11
2.5	Accidentes e Incidentes por operador	12
2.6	Lesiones físicas a personas en Accidentes Aéreos	12
2.7	Eventos por modelo de la aeronave	13
2.8	Eventos por tipo de operación	13
2.9	Accidentes e Incidentes por mes calendario	14
2.10	Eventos por fase de operación	14
Capítulo III	Resumen de Informes Técnicos	15
3.1	Accidente A-01-2013	16
3.2	Accidente A-02-2013	17
3.3	Accidente A-03-2013	18
3.4	Accidente A-04-2013	19
3.5	Accidente A-05-2013	20
3.6	Accidente A-06-2013	21
3.7	Accidente A-07-2013	22

BOLETIN INFORMATIVO 2013

CAPÍTULO I **GENERALIDADES**

BOLETIN INFORMATIVO 2013

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 2007 que pretenden ofrecer el instrumental técnico básico que debe estar presente en la labor de las autoridades aeronáuticas y la comunidad técnica y gerencial de los operadores.

BOLETIN INFORMATIVO 2013

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
AIG:	Unidad de Investigación de Accidentes Aéreos
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
IIC:	Investigador a Cargo
IFR:	Reglas de vuelo por instrumento
IMC:	Condiciones Meteorológicas para Vuelo por Instrumentos
MROC:	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
MRPV:	Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños
NDB:	Radiofaro no direccional
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional.
SAR:	Búsqueda y Salvamento
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

BOLETIN INFORMATIVO 2013

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 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:

BOLETIN INFORMATIVO 2013

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.

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.

BOLETIN INFORMATIVO 2013

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.

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 2013

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

BOLETIN INFORMATIVO 2013

2.1 Eventos totales del año

Eventos del año	
Accidentes	7
Incidentes	16
TOTAL	23



2.2 Lugar del Evento

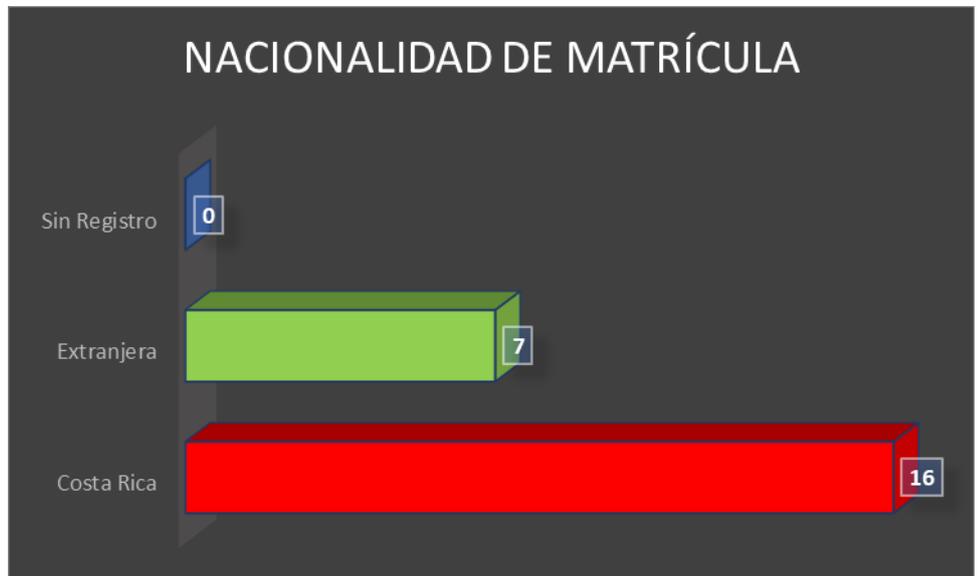
LUGAR DEL EVENTO	
250MN AGUAS INTERN.	1
BATAAN	1
CARATE OSA	1
CIPTIRI TALAMANCA	1
FINCA 18 PALMAR N	1
Finca Carrandí	1
MRBN	1
MRIS	1
MRLB	1
MRLM	1
MROC	3
MRPV	5
MRQP	1
PLAYA BALLENA	1
Puerto Cortez	1
RINCON GRANDE PAVAS	1
TANQUE SAN CARLOS	1
TOTAL	23



BOLETIN INFORMATIVO 2013

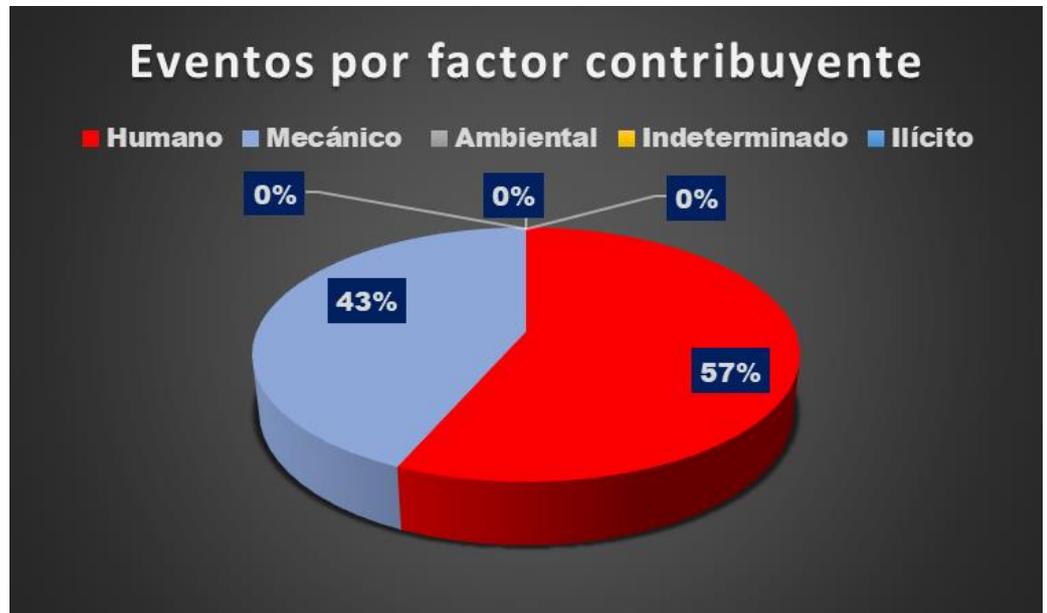
2.3 Eventos por marca de nacionalidad

Marca de Nacionalidad	
Costa Rica	16
Extranjera	7
Sin Registro	0
TOTAL	23



2.4 Factores Causales de Accidentes e Incidentes

Factores Causales	
Humano	13
Mecánico	10
Ambiental	0
Indeterminado	0
Ilícito	0
TOTAL	23



BOLETIN INFORMATIVO 2013

2.5 Accidentes e Incidentes por Operador

Eventos por Operador	
AERO AGRO S.A.	1
AEROTICA	1
AMERICAN AIRLINES	1
ECDEA	1
ESCUELA	2
FLYMEX	1
GIRO DELLBRUECK .S.A	1
IBERIA	1
INTERJET	1
PRIVADO	5
S.N.H.	7
VOLAR HELICOPTERS	1
TOTAL	23



2.6 Lesiones a personas de accidentes

Lesiones a personas	
Mortales	0
Graves	1
Leves	9
Ilesos	0
TOTAL	10



BOLETIN INFORMATIVO 2013

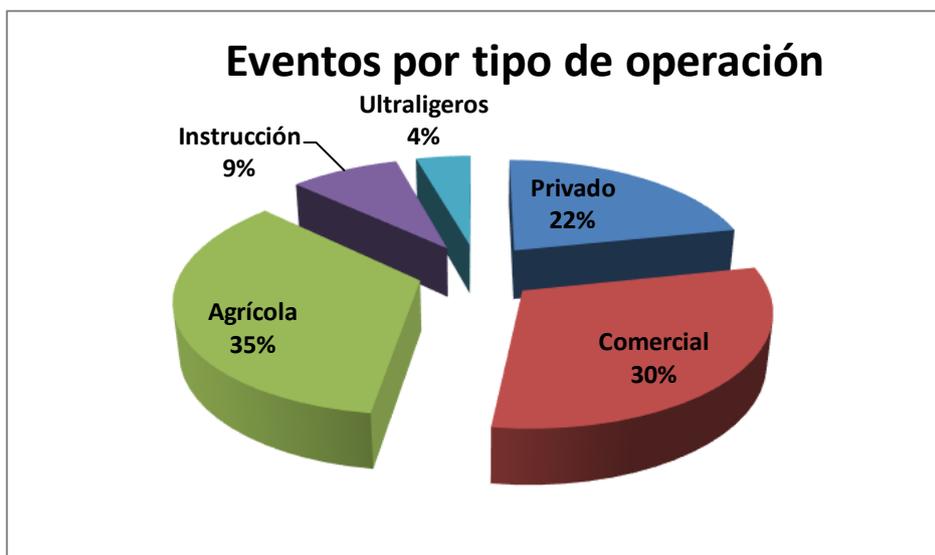
2.7 Eventos por modelo de aeronave

Tipo de Aeronave	
AG 188 A y B	2
Bell 206 Bill	1
Dornier 328-100	1
A320	1
A340	1
Grumman AG-164-A	1
BE35C Bonanza	1
B737-800	1
C150C	1
G-164-G-A	1
HU-500C	1
M20R	1
PA28 Cherokee	4
S2A	1
S2R-T34	4
ULT-072	1
TOTAL	23



2.8 Eventos por tipo de operación

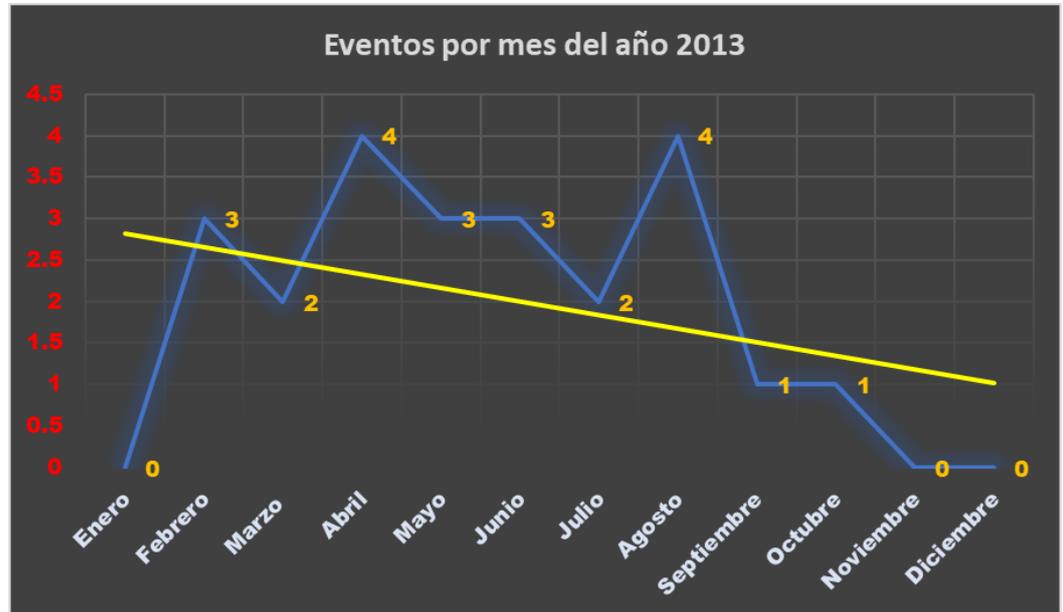
Tipo de Operación	
Privado	5
Comercial	7
Agrícola	8
Instrucción	2
Ultraligeros	1
TOTAL	23



BOLETIN INFORMATIVO 2013

2.9 Accidentes e Incidentes por mes

Accidentes por Mes	
Enero	0
Febrero	3
Marzo	2
Abril	4
Mayo	3
Junio	3
Julio	2
Agosto	4
Septiembre	1
Octubre	1
Noviembre	0
Diciembre	0
TOTAL	23



2.10 Fase de Operación

Fase de Operación	
Ascenso	2
Aterrizaje	9
Despegue	1
En Ruta	3
En tierra	5
En vuelo	1
Maniobra de Trabajos Aéreos	2
TOTAL	23



BOLETIN INFORMATIVO 2013

Capítulo III **Resumen informativo de** **accidente**

BOLETIN INFORMATIVO 2013

Informe: A-01-2013

Matrícula: TI-BDA Categoría / peso: Ligera / 2650 Libras Marca y modelo de la A/N: Beechcraft/ B35C No. Motores/marca/modelo: 2/ Continental / E-185-11 Año de fabricación:1951					
Fecha: 23 de abril de 2013 Hora local: 13:30 UTC/ 7:30 LT Lugar del suceso: Tanque San Carlos Coordenadas: N 10°29'17W84°34'42					
Lesiones	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Privada Edad / sexo: 54 / Masculino Total de Horas: 200 horas aproximadamente
Tripulación				1	
Pasajeros				1	Tipo operación: Privado Fase de Operación: Aterrizaje
Otros					Tipo de evento: Accidente Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo: Estando en la fase de aterrizaje por la Cabecera 06 del Aeródromo de destino el piloto manifestó haber olvidado sacar el tren de aterrizaje, por lo que la aeronave se arrastra por un tramo de 150 metros sobre su zona ventral y incursiona la activa y choca su ala derecha con un poste perimetral de concreto por lo que la aeronave pilotea y queda con una posición final de 240°.



Causa Probable: Se detectó como Factor principal en este percance el factor humano, por falta de procedimiento de verificación lista de chequeo en maniobras de aterrizaje, en donde se omitió la posición de tren afuera.



Factores Contribuyentes:

- Falta de lectura de las listas de chequeo.
- Complacencia

Recomendaciones sobre la seguridad:

A la DGAC: Ninguna



BOLETIN INFORMATIVO 2013

Informe: A-02-2013

Matrícula: TI-ANR Categoría / peso: Ligera Acrobática / 1,625 lb (737 kg) Marca y modelo de la A/N: PITTS S2A No. Motores/marca/modelo: 1/ AEIO-360-A1A Año de fabricación: 1975					
Fecha: 27/04/2013 Hora local: 4:31 p.m. Lugar del suceso: Lomas del Río, en el cañón del Río Virilla Coordenadas: N 09°57'78 / W 084°09'64					
Lesiones	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Transporte de Línea Aérea (ATP) Edad / sexo: 55 / Masculino Total de Horas: 13500 horas aproximadamente
Tripulación		1			
Pasajeros					Tipo operación: Acrobático Fase de Operación: Aterrizaje VFR Tipo de evento: Accidente
Otros					Daños a la aeronave: Destruída

Reseña del vuelo: El sábado 27 de abril del 2013, al ser las 4:31 p.m. hora local (22:31 UTC), la aeronave usada para vuelos acrobáticos se disponía de efectuar un sobrevuelo local de circuito corto sobre la estación del Aeropuerto Intl. Tobías Bolaños (MRPV), despegó por la cabecera de pista 09 Y minutos después se desploma al noreste de la estación.

Causa Probable: Factor Humano

Factores Contribuyentes: Falta de control operacional efectivo después de un retorno de servicio de mantenimiento
Mayor control con el mantenimiento para una aeronave de tipo especial (acrobático)

Recomendaciones sobre la seguridad: Al piloto: No operar una aeronave si no se ha completado el rodaje de motor por parte del taller autorizado

A la DGAC: (Aeronavegabilidad): Elaborar una circular, procedimiento o instructivo a los talleres para que no se entregue la aeronave que se encuentre en mantenimiento para realizar operaciones, hasta tanto el retorno a servicio no esté completado.



BOLETIN INFORMATIVO 2013

Informe: A-03-2013

Matrícula: TI-AJB Categoría / peso: Ligera / 1,600 lb (726 kg) Marca y modelo de la A/N: C-150-C No. Motores/marca/modelo: 1, Teledyne Continental, O-200A Año de fabricación: 1963					
Fecha: 04 de mayo 2013 Hora local: 11:40 Lugar del suceso: Carate Península de Osa Coordenadas: 082631.4 N / 0832732.9 W					
Lesiones	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	
Tripulación				1	Piloto al mando (Licencia): Privada Edad / sexo: 56 / Masculino Total de Horas: 700 aproximadamente
Pasajeros				1	Tipo operación: Privado Fase de Operación: Aterrizaje/ V.F.R Tipo de evento: Accidente
Otros				0	Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo: la aeronave estaba realizando vuelos en la zona Carate Osa de Puntarenas, posteriormente cuando la aeronave se disponía a aterrizar impacta la Hélice en la pista activa y subsiguientemente impacta fuertemente el tren de nariz el cual colapsa y provoca que la aeronave se arrastre a unos 75 metros sobre la pista.

Causa Probable: Factor Humano debido a una aproximación desestabilizada

Factores Contribuyentes:

- La flora y fauna por el peligro aviario en la zona (como lapas y otras aves, como gran variedad de árboles y palmeras)
- Condiciones limitantes de operación de despegue y aterrizaje alrededor de aeródromo (vegetación alta y una zona de seguridad restringida)
- Falta de experiencia del Tripulante en la Operación de Aeródromo

Recomendaciones sobre la seguridad: Dar inmediata a la Dirección General de Aviación Civil de los accidentes e incidentes que sufran sus aeronaves. Cumplir según lo estipulado en la legislación nacional en materia de accidentes y específicamente en Circular de Información Aeronáutica

A la DGAC: incluir en el AIP, los riesgos de operación del Aeródromo de Carate, en relación con el peligro por obstáculos fijos semovientes en alrededores

Sea coordinado quien corresponda (AGA Y mantenimiento), revisar los periodos de chapeas de los Aeródromos según las necesidades y las estaciones climatológicas



BOLETIN INFORMATIVO 2013

Informe: A-04-2013

Matrícula: ULTI-072 Categoría / peso: Ligera Ultraligero / 560 kg Marca y modelo de la A/N: / MTO Sport No. Motores/marca/modelo: 1/ Rotax/ 912ULS Año de fabricación: 2010					
Fecha: 28 de mayo de 2013 Hora local: 14:30 Lugar del suceso: Playa Ballena Coordenadas: N 09°09'57 / W 83°44'09					
Lesiones	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Ultraligero Edad / sexo: 61/ Masculino Total de Horas: 90 horas aproximado
Tripulación				1	
Pasajeros				1	Tipo de operación: Privado Fase de Operación: Ruta /Aterrizaje de Emergencia Tipo de evento: Accidente
Otros					Daños a la aeronave: Mayores

Reseña del vuelo:

Durante la ruta los ultraligeros efectuaron una parada técnica en el aeródromo de la Managua de Quepos con el objetivo de abastecerse de combustible y tomar un refrigerio, al despegar hacia el destino, cuando estaban cruzando a la altura de Playa Ballena fueron sorprendidos por células de mal tiempo, uno de los autogiros logró aterrizar en el campo de aterrizaje en playa Ballena, el otro autogiro no pudo regresar y se vio obligado a aterrizar en la playa bahía ballena, cuando realizaba la toma de contacto con la playa el autogiro fue golpeado por una ola desbalanceando la aeronave e impactando su rotor principal.

Causa Probable: Factor Humano

Factores Contribuyentes:

Factor Humano: Debido a una mala toma de decisiones en continuar un vuelo en condiciones meteorológicas adversas en frente de su ruta, debió aterrizar en el aeródromo más cercano y que esperar condiciones fueran óptimas, esto porque estos vuelos deben ser realizado en excelentes condiciones visuales.

Factor de Medio Ambiente: Condiciones meteorológicas adversas a lo largo de la ruta, propio de la estación lluviosa en nuestro país y propiamente la zona Sur.

Recomendaciones sobre la seguridad: Se recomienda que, por las características meteorológicas de nuestro país, estos vuelos deportivos sean en horas de la mañana y estar atentos a los reportes meteorológicos de la zona donde se planea el vuelo.

A la DGAC: Ninguna



BOLETIN INFORMATIVO 2013

Informe: A-05-2013

Matrícula: TI-AYT Categoría / peso: Ligera Trabajos Aéreos / Marca y modelo de la A/N: AYRES CORPORATION / S2RT34 Año de fabricación: 1996 No. Motores/marca/modelo: 1/ PRATT AND WHITNEY/ PT6A-34AG					
Fecha: 02/06/2013 Hora local: 02:30 p.m. Lugar del suceso: Limón Bataan, Finca Carrandi Coordenadas: s/d					
Lesiones	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Comercial Edad / sexo: 60/ Masculino Total de Horas: 12.000 aproximadamente
Tripulación				1	
Pasajeros					Tipo operación: Fumigación Fase de Operación: Trabajos Aéreos Tipo de evento: Accidente
Otros					Daños a la aeronave: menores

Reseña del vuelo: La aeronave fue preparada con normalidad, se reabasteció de combustible y producto agroquímico, para iniciar el tercer vuelo del día. Cuando se disponía a realizar la pasada # 25 en la Finca Carrandi Sector C, la aeronave impacta la punta del ala derecha de la aeronave con un poste del tendido eléctrico interno de la finca, después de impactar el poste, los cables se revientan e impactan la hélice de la aeronave. La aeronave regresa con normalidad al aeródromo donde se verifica que sufrió daños importantes en su punta de ala.

Nota del Investigador: EVENTO NO REPORTADO

Causa Probable: Factor Humano

Factores Contribuyentes:

Factor Humano: La complacencia en el piloto provocó una baja calidad en la búsqueda de peligros en la zona a laborar. El piloto tiene limitaciones visuales, esto pudo abrir la posibilidad de la no detección del peligro de los cables.

Factor Ambiente: Las boyas demarcadoras tienen muchos años y las mismas no cuentan con colores encendidos y hay algunas faltantes.

Recomendaciones sobre la seguridad:

A la DGAC y Comisión Agrícola: Hay una necesidad urgente de instalar o cambiar los dispositivos indicadores de cables (boyas) en las fincas donde se ejecutan labores de aplicación aérea.

Al Operador: De inmediato corregir la conducta del NO reporte de accidentes e incidentes, incumpliendo las circulares aeronáuticas que son de acatamiento obligatorio y que no sean manipuladas las escenas.

Crear la cultura de reporte de comentarios entre los pilotos (feedback) referentes a lotes y fincas y sus respectivos riesgos encontrados



BOLETIN INFORMATIVO 2013

Informe: A-06-2013

Matrícula: TI-AIK Categoría / peso: Ligera Trabajos Aéreos / 7,020 lb (3,184 kg) Marca y modelo de la A/N: GRUMMAN G-164A No. Motores/marca/modelo: 1 Pratt & Whitney R-1340 Año de fabricación: 1975					
Fecha: 20 de junio de 2013 Hora local: 9:45 am Lugar del suceso: Puntarenas, Finca 18 Coordenadas: N 08°55'95 / W 83°27'34					
Lesiones	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Comercial Edad / sexo: 28/ Masculino Total de Horas: 3200 aproximado
Tripulación			1		
Pasajeros					Tipo operación: Fumigación Fase de Operación: Despegue / Aterrizaje de Emergencia
Otros					Tipo de evento: Accidente Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo: La aeronave fue preparada con normalidad, se reabasteció de combustible y producto agroquímico para iniciar el quinto vuelo del día. Cuando realizaba el despegue el motor comenzó a contra explosionar, y emanar gran cantidad de humo por el escape. El piloto efectúa la maniobra de emergencia con el fin de ganar altura y efectuar el aterrizaje de emergencia en un sembradío de arroz cercano.

La aeronave durante el recorrido de desaceleración ingresa a unas zanjas profundas, que provocan que la aeronave capote, quedando alojada a 13 metros de la zanja. Los daños que presenta la aeronave son mayores, ambos planos aerodinámicos dañados, la cola sufre daños, el motor sufre torceduras en su bancada.

Causa Probable: Falla Mecánica

Factores Contribuyentes: Motores de vieja data con baja tecnología y eficiencia

Recomendaciones sobre la seguridad: Al operador ir renovando su flota a aeronaves de mejor tecnología y performance preferible turbina

A la DGAC: Ninguna



BOLETIN INFORMATIVO 2013

Informe: A-07-2013

Matrícula: TI-ARK					
Categoría / peso: Ligera Trabajos Aéreos / 3,800 lb (1,724 kg)					
Marca y modelo de la A/N: CESSNA A-188B					
No. Motores/marca/modelo: 1/Continental O-470-R					
Año de fabricación: 1983					
Fecha: 01 de agosto de 2013					
Hora local: 6: 30 a.m					
Lugar del suceso: Barbudal No aparece inscrito en el AIP					
Coordenadas: N 09°26'60" W 84°07'76"					
Lesiones	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Piloto al mando (Licencia): Comercial
				1	Edad / sexo: 67 / Masculino
Tripulación					Total de Horas: + de 15.000 horas
Pasajeros					Tipo operación: Fumigación
					Fase de Operación: Aterrizaje
Otros					Tipo de evento: Accidente
					Daños a la aeronave: Menores

Reseña del vuelo:

La aeronave fue preparada con normalidad, se reabasteció de combustible, según narra el piloto, la intención de él era verificar las condiciones de un nuevo lote a tratar, en busca de obstáculos, una vez finalizada la inspección del lote se dirigió, hacia el aeródromo de la Managua de Quepos, donde se iba a reunir con el dueño del lote. Era el primer vuelo del día. Cuando realizaba la maniobra de aterrizaje por la cabecera 22, la aeronave excursiona hacia la izquierda de la pista e impacta la cerca perimetral. Los daños que presenta la aeronave son mayores, los planos aerodinámicos sufrieron daños en sus bordes de ataque, la hélice impactó los postes de cemento de la cerca y muy posiblemente el motor sufrió daños en su bancada.

El evento fue reportado por personal de la compañía a esta Unidad AIG.

Causa Probable: Factor Mecánico

Factores Contribuyentes: Corrosión y fatiga de materiales del patín de cola.

Recomendaciones sobre la seguridad:

Al operador: Ser predictivo respecto a los cambios de componentes a nivel de calendario o a través de estudios de fatiga de materiales

A la DGAC: Vigilar en los operadores aéreos los componentes y sus respectivos cambios a nivel de calendario o a través de estudios de fatiga de materiales.

