
UNIDAD DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES



BOLETÍN INFORMATIVO 2005

Elaborado por: JAAH

INDICE

| Sección | Contenido | Página |
|---------------------|--------------------------------------|---------------|
| Capítulo I | General | 3 |
| 1.1 | Introducción | 4 |
| 1.2 | Abreviaturas | 5 |
| 1.3 | Definiciones | 6 |
| Capítulo II | Cuadros y Gráficos | 8 |
| 2.1 | Eventos del año | 9 |
| 2.2 | Factores causales de accidentes | 9 |
| 2.3 | Accidentes por tipo de aeronave | 10 |
| 2.4 | Accidentes por lugar | 10 |
| 2.5 | Lesiones físicas a personas | 11 |
| 2.6 | Accidentes por tipo de operación | 11 |
| 2.7 | Accidentes por mes | 12 |
| 2.8 | Accidentes por marca de nacionalidad | 12 |
| 2.9 | Accidentes por fase de operación | 13 |
| Capítulo III | Resumen de Informes Técnicos | 14 |
| 3.1 | ULTRALIGERO SIN MATRICULA | 15 |
| 3.2 | TI-AVZ | 16 |
| 3.3 | TI-FTA | 17 |
| 3.4 | TI-AHW | 18 |
| 3.5 | N558DZ | 19 |
| 3.6 | N5337A | 20 |
| 3.7 | N908PL | 21 |
| 3.8 | TI-AOI | 22 |
| 3.9 | TI-AZQ | 23 |

CAPÍTULO I GENERAL

1.0 Introducción

Se considera la aviación como el medio de transporte más rápido, seguro y eficaz, tanto en el transporte de pasajeros, como carga y correo, aportando beneficios a la actividad nacional e internacional con vuelos regulares y no regulares, con operaciones que contribuyen al desarrollo nacional.

El boletín sirve de información a la comunidad aeronáutica y a la población en general. Mediante el análisis de la información recopilada y resumida en cuadros y gráficos, se podrá visualizar el comportamiento y las tendencias en la ocurrencia de los accidentes durante el año 2005, permitiendo al operador aplicar en sus programas de prevención valiosas herramientas la detección, supresión o prevención de peligros. Esto permitirá localizar las fallas latentes y/o peligros inminentes para minimizarlos al máximo, asegurando la prevención de accidentes e incidentes por la misma causa, único objetivo de la investigación.

Es necesario que el operador implemente programas de prevención de accidentes aéreos, que los considere una inversión que trae consigo una ventaja competitiva. La proactividad permite conocer las operaciones sub-estándares y mejorar el sistema combinando esfuerzos en pro de la seguridad operacional.

Durante este año se nota un considerable aumento de los incidentes y accidentes con respecto año anterior produciéndose 9 accidentes y 16 incidentes.

2.0 Abreviaturas

| | |
|--------|--|
| A/N: | Aeronave |
| ATP: | Piloto de Transporte (Airline Transport Pilot) |
| CETAC: | Consejo Técnico de Aviación Civil |
| CFIT: | Impacto contra el terreno sin pérdida de control |
| CVR: | Grabador de Voces de Cabina |
| DGAC: | Dirección General de Aviación Civil |
| FDR: | Registrador de datos de vuelo |
| GPS: | Sistema global de posición |
| IC: | Investigador a Cargo |
| IFR: | Reglas de vuelo por instrumento |
| IMC: | Condiciones Meteorológicas para Vuelo por Instrumentos |
| MRPV: | Tobías Bolaños |
| MROC: | Juan Santamaría |
| NDB: | Radiofaro no direccional |
| OACI: | Organización de Aviación Civil Internacional. |
| SAR: | Búsqueda y Salvamento |
| UIA: | Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes |
| USAE: | Unidad de Servicios Aeronáuticos |
| UTC: | Tiempo universal coordinado |
| VFR: | Reglas de vuelo visual |
| VMC: | Condiciones Meteorológicas para vuelo visual |

3.0 Definiciones

Accidente de Aviación:

Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) Cualquier persona muere sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:¹

- 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 escondido fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) la aeronave sufre daños o roturas que:

- afectan adversamente sus 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 al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos dala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.²

Se incluyen en esta definición los accidentes de paracaídas y los accidentes ocasionados por el uso de grupos moto-propulsores, así como accidentes ocasionados por el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

¹ Nota: Toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

² Nota: Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Estado del suceso:

Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

Estado de Matrícula:

Estado en el cual está matriculada la aeronave

Incidente de Aviación:

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:

Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

Nota: La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Investigador a Cargo:

Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación y del reporte preliminar y final de accidente e incidente.

Lesión Fatal:

Toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente.

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; ocasionare la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de
- b) 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
- c) ocasionare 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
- d) ocasiones laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- e) ocasiones daños a cualquier órgano interno; o
- f) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- g) sea imputable al contacto, comprobado, son sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Capítulo II

Cuadros y Gráficos

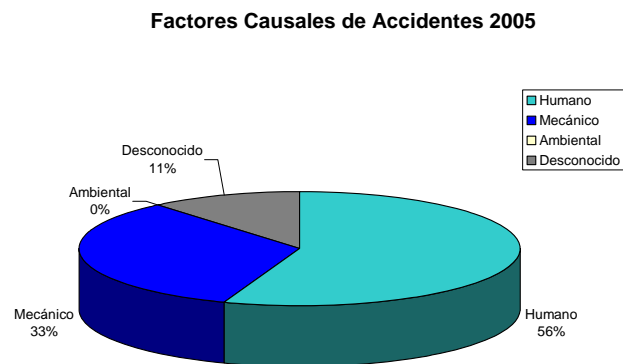
2.1 Eventos año 2005

| Cuadro # 1 | |
|------------------|-----------|
| Eventos año 2005 | |
| Accidentes | 9 |
| Incidentes | 16 |
| Total | 24 |



2.2 Factores causales de accidentes

| Cuadro # 2 | |
|------------------|----------|
| Eventos año 2005 | |
| Humano | 5 |
| Mecánico | 3 |
| Ambiental | 0 |
| Desconocido | 1 |
| Total | 8 |

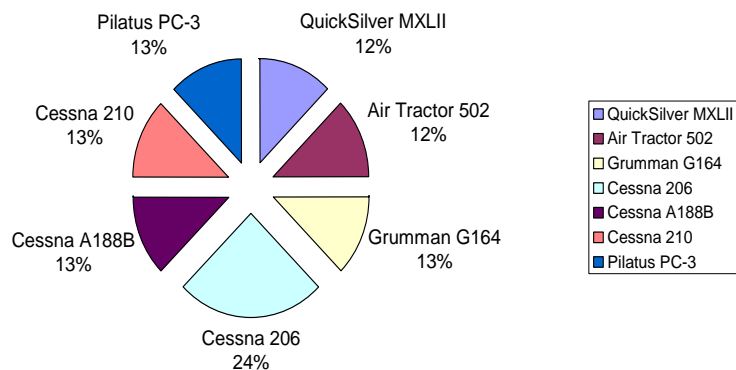


2.3 Accidentes por tipo de aeronave

Cuadro # 3

| Tipo de A/N | Cantidad |
|-------------------|----------|
| QuickSilver MXLII | 1 |
| Air Tractor 502 | 1 |
| Grumman G164 | 1 |
| Cessna 206 | 2 |
| Cessna A188B | 1 |
| Cessna 210 | 1 |
| Pilatus PC-3 | 1 |
| DHC-6 Twin Otter | 1 |
| Total | 9 |

Gráfico # 4
Accidentes por Tipo de Aeronave

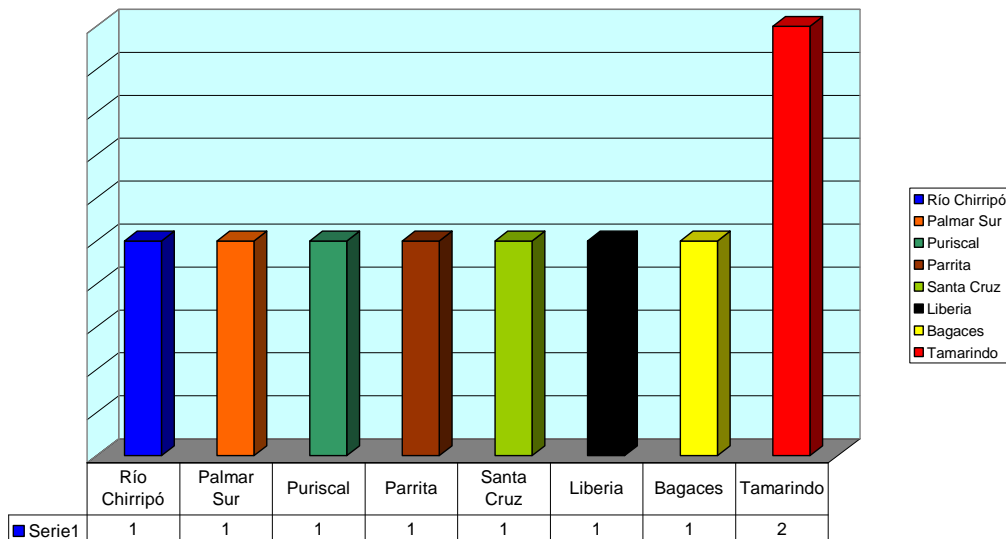


2.4 Accidentes por lugar

Cuadro # 4

| Lugar | Cantidad |
|--------------|----------|
| Río Chirripó | 1 |
| Palmar Sur | 1 |
| Puriscal | 1 |
| Parrita | 1 |
| Santa Cruz | 1 |
| Liberia | 1 |
| Bagaces | 1 |
| Tamarindo | 2 |
| Total | 9 |

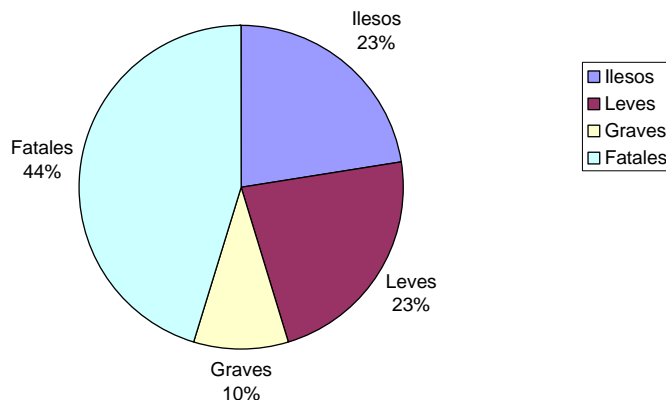
Accidentes por Lugar 2005



2.5 Lesiones físicas a personas

| Cuadro # 5 | |
|--------------------------------|----------|
| Lesiones Físicas en Accidentes | |
| Lesiones | Cantidad |
| Ilesos | 7 |
| Leves | 7 |
| Graves | 3 |
| Fatales | 14 |
| Total | 25 |

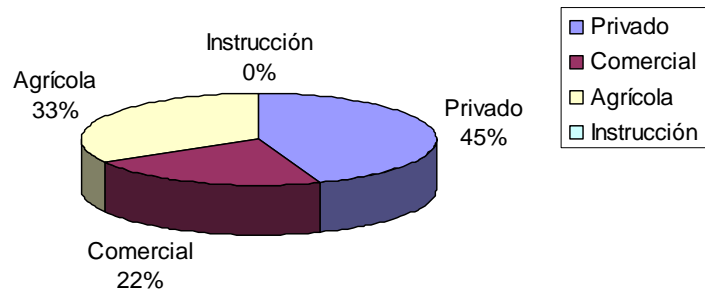
Lesiones Físicas a Personas



2.6 Accidentes por Operación

| Cuadro # 6 | |
|----------------------------------|----------|
| Accidentes Por Tipo de Operación | |
| Operación | Cantidad |
| Privado | 4 |
| Comercial | 2 |
| Agrícola | 3 |
| Instrucción | 0 |
| Total | 8 |

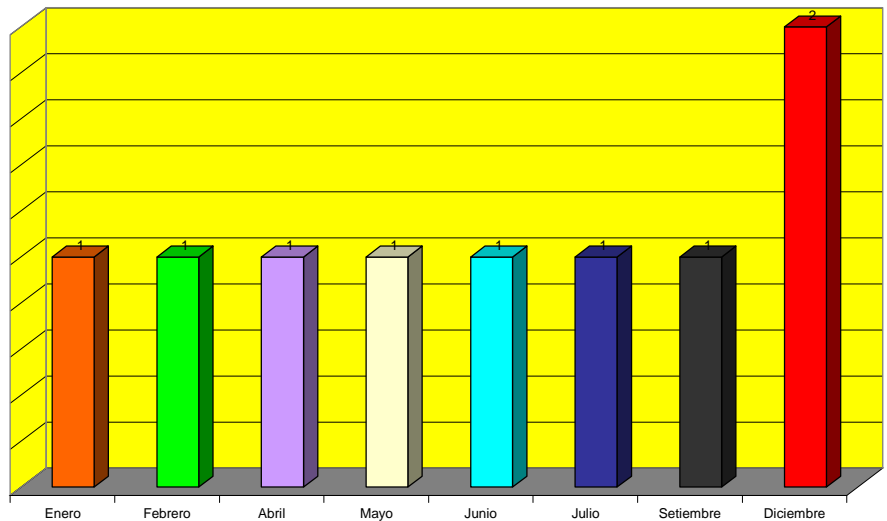
Accidentes por tipo de Operación



2.7 Accidentes por mes

| Accidentes Por Mes | |
|--------------------|----------|
| Mes | Cantidad |
| Enero | 1 |
| Febrero | 1 |
| Abril | 1 |
| Mayo | 1 |
| Junio | 1 |
| Julio | 1 |
| Setiembre | 1 |
| Diciembre | 2 |
| Total | 9 |

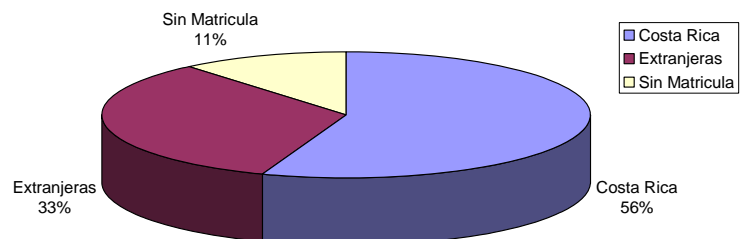
Accidentes por Mes 2005



2.8 Accidentes por marcas de nacionalidad

| Cuadro # 8 | |
|---------------------------------------|----------|
| Accidentes Por Marcas de Nacionalidad | |
| País | Cantidad |
| Costa Rica | 5 |
| Extranjeras | 3 |
| Sin Matricula | 1 |
| Total | 9 |

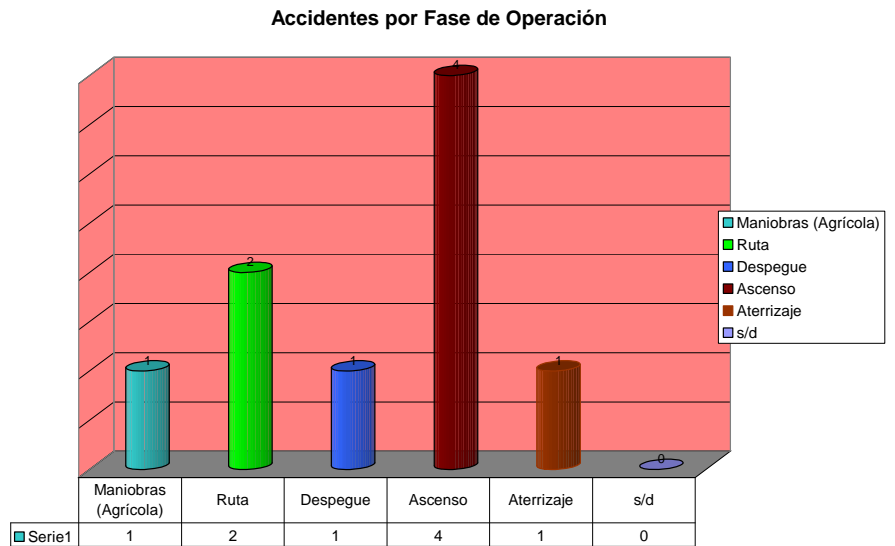
Accidentes por Matricula 2005



2.9 Accidentes por fase de operación

Cuadro # 9

| Accidentes Por Fase de Operación | |
|----------------------------------|----------|
| Fase | Cantidad |
| Maniobras (Agrícola) | 1 |
| Ruta | 2 |
| Despegue | 1 |
| Ascenso | 4 |
| Aterrizaje | 1 |
| s/d | 0 |
| Total | 9 |



Capítulo III

Resumen informativo de accidentes

| Resumen Informativo 1 | | | | |
|---|----------|--------|-------------------------------------|---|
| Matrícula : Sin Matricula | | | Categoría / peso - 1000 kilogramos | |
| Marca y modelo de la A/N: Quick Silver MXLII | | | Año de fabricación: S/D | |
| No. Motores/marca/modelo: 1/ Rotax 582 | | | | |
| Fecha: 05 enero 2005 | | | Hora local: 04:40 PM | |
| Lugar del suceso: Huacas, Santa Rosa, Tamarindo | | | Coordenadas: 10°26'27"N /83°19'44"W | |
| Lesiones | Mortales | Graves | Leves / Ninguna | Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial Edad / sexo: 24/ masculino Total de Horas : 4100 |
| Tripulación | | | 1 | |
| Pasajeros | | | | Tipo operación: Privado (Ultraligera – Recreativa) Fase de Operación: Ascenso |
| Otros | | | | Tipo de evento: Perdida de Control Daños a la aeronave: mayores |

Reseña del vuelo

El 5 de enero del 2005, el vehículo ultraligero sin matricula, marca Quick Silver Sport, modelo MXLII, se accidenta cerca del campo de Huacas, realizaba un vuelo de prueba, despegaba normal y logra una altura de 200 metros sobre el área de la pista y después de virar a la derecha en dirección hacia Tamarindo y al pasar sobre la pista se produce el accidente, indica el operador .

Factor contribuyente:

La actividad de tipo publicitaria, por medio de un rotulo comercial, tipo manta y cinta adhesiva.



Recomendaciones sobre seguridad

- Al operador, apegarse a las regulaciones costarricenses, notificar los eventos inmediatamente a la Dirección General de Aviación Civil y vigilar que sus pilotos cuenten con el Certificado de idoneidad para poder operar sus equipos.
- A la DGAC, intensificar los procedimientos de control en la operación de vehículos ultraligeros mediante la formación y capacitación al personal técnico aeronáutico.



Resumen Informativo 2

| | | | | |
|---|----------|--------|-----------------|--|
| Matrícula : TI-AVZ | | | | Categoría / peso - 5700kilogramos |
| Marca y modelo de la A/N: Air Tractor AT 502B | | | | Año de fabricación: |
| No. Motores/marca/modelo: 1 /P&W/A-6-34AG | | | | |
| Fecha: 05 febrero 2005 | | | | Hora local: 05:00 PM |
| Lugar del suceso: Vega del Río Chirripó | | | | Coordenadas: 10°19'N /85°49'W |
| Lesiones | Mortales | Graves | Leves / Ninguna | Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial Edad / sexo: 47/ masculino Total de Horas : 10600 horas |
| Tripulación | | | 1 | |
| Pasajeros | | | | Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Aterrizaje |
| Otros | | | | Tipo de evento: Maniobras de aplicación agrícolas Daños a la aeronave: mayores |

Reseña del vuelo

La aeronave se encontraba realizando labores de aplicación en la Finca Carrandí A Sur y su punto previsto de aterrizaje era el aeródromo de Batán en la provincia de Limón, en su tercera pasada, el piloto vio la indicación de presión de aceite alta y la misma siguió subiendo y cuando decidió regresar al aeródromo para verificar tal indicación le sobrevino una mayor anomalía en la indicación de aceite además que la temperatura de aceite subió súbitamente, hubo una explosión, el piloto realizó la emergencia y con la poca potencia que le daba la maquina divisó el playón del Río Chirripó y allí procedió con el aterrizaje de emergencia



Factores contribuyentes

-Lo que contribuyó fue su sistema de detección de contaminación de metales.

-Una probable fue por una falla mecánica.

Recomendaciones sobre seguridad

Al operador que cuente con ese sistema de detección de contaminación de metales en su maquina y a la vez verificar que este dispositivo no presente problemas de juego entre sus conectores



Resumen Informativo 3

| | | | | |
|---|----------|--------|-----------------|--|
| Matrícula :TI-FTA | | | | Categoría / peso - 5700kilogramos |
| Marca y modelo de la A/N: Cessna C-188 Wagon | | | | Año de fabricación: |
| No. Motores/marca/modelo:1/Continental IO-520D26B | | | | |
| Fecha:16 de abril 2005 | | | | Hora local: 6:00 AM |
| Lugar del suceso: Finca 18 (MRDO) | | | | Coordenadas: 08°16'179"N /83°25'610"W |
| Lesiones | Mortales | Graves | Leves / Ninguna | Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial |
| | | | | Edad / sexo: 56/ masculino |
| Tripulación | | | 1 | Total de Horas : 12500 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo operación: Agrícola |
| | | | | Fase de Operación: Recorrido de despegue |
| Otros | | | | Tipo de evento: Pérdida de control direccional |
| | | | | Daños a la aeronave: mayores |

Reseña del vuelo

El día 16 de abril del 2005, la aeronave de uso de aplicación aérea, realizaría trabajos en la finca 18, después de su preparación en tierra, procedió trasladar a la aeronave a la cabecera 10 de la pista, usualmente la pista en uso es la 28, pero por condiciones de niebla optó por el cambio de pista. Según declaración del piloto desconfiaba del freno izquierdo, ya en el recorrido de despegue, ya sintió que la aeronave expeditaba hacia su derecha trató de contrarrestarla, pero ya no le fue posible recuperarla



Factores Contribuyentes.

-Montículos de material ayudaron a la perdida de control, ya que una vez que el tip de ala derecho, inicio su contacto con el material, esto provoco una deceleración en el ala y es igual que oprimir freno en ese sector.

-El Factor Humano ya que el piloto no detuvo el vuelo de calibración al él sospechar de una posible falla mecánica en sus frenos

Recomendaciones sobre seguridad

A la DGAC en sus departamentos de operaciones y licencias y a todos los operadores en sus programas de entrenamiento dirigido a las tripulaciones, que cuando se apliquen exámenes tanto teóricos como prácticos dar énfasis a la correcta operación de la aeronave y la técnica correcta de despegue y hacer conciencia en la importancia de desarrollar el criterio de lo que es una operación segura, sopesando medio ambiente y los sistemas de la aeronave.



Resumen Informativo 4

| | | | | |
|---|-----------------|---------------|------------------------|--|
| Matrícula : TI-AHW | | | | Categoría / peso - 5700kilogramos |
| Marca y modelo de la A/N: Cessna C-U206F | | | | Año de fabricación: 1972 |
| No. Motores/marca/modelo: 1/Continental/ IO-520-F-3B | | | | |
| Fecha: 27 mayo 2005 | | | | Hora local: 12:05 PM |
| Lugar del suceso: Cerro La Potenciana, Puriscal, San José | | | | Coordenadas: 09°47'21"N / 84°36'03"W |
| <i>Lesiones</i> | <i>Mortales</i> | <i>Graves</i> | <i>Leves / Ninguna</i> | Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial Edad / sexo: 34/ masculino Total de Horas : 4500:00 horas |
| Tripulación | 1 | | | |
| Pasajeros | 2 | | | Tipo operación: Comercial Fase de Operación: En Ruta |
| Otros | | | | Tipo de evento: CFIT (Colisión contra el Terreno) Daños a la aeronave: destruida |

Reseña del vuelo

El 27 de mayo del 2005, la aeronave TI-AHW, efectuaba un vuelo comercial entre el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y el Aeródromo de la Yolanda ubicado entre Parrita y Garabito, provincia de Puntarenas, unos 10 minutos después del despegue, el piloto notifica encontrarse vertical Puriscal a 5.500 pies, con tres a la Yolanda y abandonando, según la última comunicación con la Torre de Control, la aeronave impacta contra el Cerro La Potenciana.

Factores contribuyentes

-Condiciones de Visibilidad muy reducida producto del mal tiempo

-Posible desorientación del Piloto.

-Incapacidad del piloto para ver los obstáculos, al volar bajo las reglas de vuelo visual (VFR)

Recomendaciones sobre seguridad

A la DGAC, que debe asegurar que los operadores exijan a los Pilotos en vuelo VFR/VMC, que éste sea respetado, y exigir a los operadores que antes de iniciar un vuelo, el tripulante deberá conocer el estado del tiempo en ruta .

A la compañía que en sus entrenamientos se de un curso de CFIT, meteorología y rutas de operación e inducción a los equipos que pretenda operar



Resumen Informativo 5

| | | | | |
|---|-----------------|----------------------------------|------------------------|---|
| Matrícula :N558DZ | | | | Categoría / peso - 5700kilogramos |
| Marca y modelo de la A/N: Cessna C-206 | | | | Año de fabricación: 1964 |
| No. Motores/marca/modelo: 1/ TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS IO 520-A | | | | |
| Fecha: 31 mayo 2005 | | Hora local: 4:44 PM | | |
| Lugar del suceso: La Yolanda Parrita | | Coordenadas: N 09°33' W 084° 34' | | |
| <i>Lesiones</i> | <i>Mortales</i> | <i>Graves</i> | <i>Leves / Ninguna</i> | Piloto al mando (Licencia): Piloto Transporte de Línea Aérea Edad / sexo: 57/ masculino Total de Horas : 12.299 horas |
| Tripulación | 1 | | | |
| Pasajeros | 4 | | 1 | Tipo operación: Privado Fase de Operación: Ascenso |
| Otros | | | | Tipo de evento: Perdida de Control Daños en la aeronave: no se localizó |

Reseña del vuelo.

La aeronave efectuaba su cuarto vuelo esa tarde, el tipo operación era privado con vuelos de paracaidismo, despegando del aeródromo de la Yolanda (MRLY) al ser las 4:35pm (22:35 UTC) y su punto previsto para el aterrizaje era el mismo aeródromo.

La señal de la aeronave desaparece en el radar tres millas mar adentro a una altitud de 1000 pies, sin poder determinar el punto de impacto de la aeronave contra el agua. Se localizó al único sobreviviente un día después flotando en el mar y progresivamente en los siguientes cinco días los restos de los fallecidos.

Factor contribuyente:

-Medio ambiente. Es probable que el tripulante, no detectó la formación tan violenta que venía del océano hacia a la tierra, por haber estado operando con nubes en los vuelos anteriores, tal vez pensando que se trataba de otro banco de nubes de menor peligrosidad y que las cruzaría rápidamente.

-Pérdida de control de la aeronave en vuelo

Recomendaciones sobre seguridad

Para la DGAC

Las Operaciones de este tipo de vuelos “deportivos” deberían ser supervisadas para prevenir las operaciones en posibles condiciones adversas, tanto ambientales, humanas o mecánicas para los vuelos.

Generar directrices para que existan dispositivos de sujeción de los paracaidistas en cabina.



Resumen Informativo 6

| | | | | |
|---|-----------------|---------------|------------------------|---|
| Matrícula :N5337A | | | | Categoría / peso - 5700kilogramos |
| Marca y modelo de la A/N: Cessna T210N | | | | Año de fabricación: |
| No. Motores/marca/modelo: Teledyne Continental Motors TSIO-520R9B | | | | |
| Fecha: 26 Junio 2005 | | | | Hora local: 09:00 AM |
| Lugar del suceso: Aeródromo CATSA, (MRCT) Guanacaste | | | | Coordenadas: 10°31'01" N /85°33'56" W |
| Lesiones | Mortales | Graves | Leves / Ninguna | Piloto al mando (Licencia): Comercial Edad / sexo: 51/ masculino Total de Horas : 12150 horas |
| Tripulación | | | 1 | |
| Pasajeros | | | 3 | Tipo operación: Privado Fase de Operación: Despegue |
| Otros | | | | Tipo de evento: Excursión longitudinal de pista Daños a la aeronave: mayores |

Reseña del vuelo

El 26 de junio del 2005 la aeronave matricula N5337A, en su primer vuelo local del día intenta despegar para volar hasta el Aeropuerto Internacional de Liberia y continuar su vuelo internacional con destino Guatemala, el piloto reportó, que al despegar de la pista 06, con viento calmo, al recorrer los 700 metros de pista, escuchó una alarma de velocidad de desplome y decidió abortar el despegue pero en la parte lodosa al final de pista.

Factores Contribuyentes.

Performance de la aeronave, producto de despegar sin el ajuste adecuado de flaps en campo corto

Ausencia de la conciencia situacional por parte del piloto al mando en la comprobación de las listas de chequeo antes del despegue

La Pérdida de Potencia en la planta motopropulsora, debido a la falla del turbocargador.

Recomendaciones sobre seguridad

Al tripulante, mantener un entrenamiento o recurrente teórico y proficiencia práctica en la operación de dicha aeronave

Al departamento de Aeronavegabilidad, no permitir la autorización en territorio costarricense de estas aeronaves sino tienen aval de la D.G.A.C. en los organismos de mantenimiento y los registros de mantenimiento actualizados



Resumen Informativo 7

| | | | | |
|---|-----------------|---------------|------------------------|--|
| Matrícula : N908PL | | | | Categoría / peso - 5700kilogramos |
| Marca y modelo de la A/N: Pilatus / PC6B2-H4 Porter (Anfibio) | | | | Año de fabricación: |
| No. Motores/marca/modelo: 1/P&W/PT-A6-27 | | | | |
| Fecha: 16 de julio 2005 | | | | Hora local: 09:25 AM |
| Lugar del suceso: Océano Pacífico, Flamingo, Brasilito, Santa Cruz Guanacaste | | | | |
| Coordenadas: 10°26'50"N / 85°50'00"W | | | | |
| <i>Lesiones</i> | <i>Mortales</i> | <i>Graves</i> | <i>Leves / Ninguna</i> | Piloto al mando (Licencia): Comercial Edad / sexo: 32/ masculino Total de Horas : 2480 horas |
| Tripulación | 1 | | | |
| Pasajeros | 5 | | | Tipo operación: Privado Fase de Operación: Ruta Tipo de evento: Precipitación al Océano |
| Otros | | | | Daños a la aeronave: mayores |

Reseña del vuelo

El día 16 de julio del 2005, la aeronave impactó contras las aguas del Océano Pacífico, cerca de la Isla Santa Catalina en playa Flamingo, Guanacaste, anteriormente ese mismo día había despegado del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y aterrizó posteriormente en el Aeródromo de Tamrindo. Todos los ocupantes sufrieron lesiones fatales



Factores contribuyentes:

-Desatención a los mínimos de altura sobre los obstáculos.

-Un vuelo sin la debida separación vertical con los obstáculos y el agua y el deficiente análisis del riesgo, que resultó como consecuencia del impacto contra el agua.

Recomendaciones sobre seguridad

A la DGAC de Costa Rica, asegurarse que los pilotos extranjeros cumplan con las normas y procedimientos sobre las que se le extienden en los permisos de operación



Resumen Informativo 8

| | | | | |
|--|----------|--------|-----------------|---|
| Matrícula :TI-AOI | | | | Categoría / peso - 5700kilogramos |
| Marca y modelo de la A/N: Grumman G164-B | | | | Año de fabricación: 1979 |
| No. Motores/marca/modelo: 1/ GARRET / TPE-331-1-101Z | | | | |
| Fecha: 24 de setiembre del 2005 | | | | Hora local: 10:15 a.m. |
| Lugar del suceso: Aeródromo Pelón de la Bajura MRPN | | | | Coordenadas: 10°29'N / 84°52'W |
| Lesiones | Mortales | Graves | Leves / Ninguna | Piloto al mando (Licencia): Comercial Edad / sexo: 60/ masculino Total de Horas : 11500 horas |
| Tripulación | | | 1 | |
| Pasajeros | | | | Tipo operación: Agrícola Fase de Operación: Ascenso |
| Otros | | | | Tipo de evento: Pérdida de potencia/Aterrizaje de emergencia Daños a la aeronave: mayores |

Reseña del vuelo

El 05 de setiembre del 2005, aeronave TI-AOI, un monomotor, dedicado a trabajos agrícolas en la zona del Pelón de la Bajura, en Guanacaste, según el piloto al despegar y encontrándose en ascenso la aeronave tuvo problemas en su motor, lo cual lo obligó a realizar un aterrizaje de emergencia en un terreno preparado para el cultivo de melones.

Factores contribuyentes

- La aeronave sufrió pérdida de potencia.
- Aterrizaje forzoso de la aeronave por la pérdida de potencia atribuible

Recomendaciones sobre seguridad

Se recomienda al operador incluir en el programa de mantenimiento preventivo para ésta aeronave, el chequeo cada 100 ó 150 horas de todas las líneas de combustible.

A la DGAC, que en próximas aperturas de motores para análisis en el extranjero, que éstas sean realizadas en presencia del investigador a cargo



Resumen Informativo 9

| | | | | |
|--|-----------------|---------------|---------------------------------|---|
| Matrícula : TI-AZQ | | | | Categoría / peso 5700kilogramos |
| Marca y modelo de la A/N: De Havillan Canadian DHC-6-300 | | | | Año de fabricación: 1984 |
| No. Motores/marca/modelo: 2/P&W /PT6A-27 | | | | |
| Fecha: 16 de diciembre del 2005 | | | Hora local: 11:50 AM | |
| Lugar del suceso: Aeródromo Tamarindo, Guanacaste | | | Coordenadas: 010°19'N /085°49'W | |
| <i>Lesiones</i> | <i>Mortales</i> | <i>Graves</i> | <i>Leves / Ninguna</i> | Piloto al mando (Licencia): Comercial Edad / sexo: 32/ Femenino Total de Horas : 5297 horas |
| Tripulación | | 1 | 1 | |
| Pasajeros | | 1 | 5 | Tipo operación: Comercial Fase de Operación: Aterrizaje Tipo de evento: Impacto contra el terreno |
| Otros | | | | Daños a la aeronave: mayores |

Reseña del vuelo

El día 16 de diciembre del 2005, la aeronave efectuaba su tercer vuelo ese día de tipo comercial, el vuelo 330 entre MRPV (Pavas) , MRTM (Tamarindo) y MRLB (Liberia) y como destino final nuevamente Pavas, Con un total de 6 pasajeros abordo, cuando se encontraba a media milla para llegar al Aeródromo de Tamarindo, en final, la tripulación sufre una perdida de control de la aeronave, y se precipita a tierra sufriendo colisiones contra los árboles y el terreno.

Factores contribuyentes

- El cable del elevador que posiblemente se reventó por un desgaste progresivo con una polea dañada.
- La cercanía del Terreno
- La baja velocidad de la aeronave
- Falta de entrenamiento de la tripulación para este tipo de emergencias.
- La pérdida de control de la aeronave en anafase crítica del vuelo el aterrizaje, motivado inicialmente por una falla mecánica y posteriormente a factores humanos

Recomendaciones

A los operadores aéreos con este tipo de aeronave aplicar la recomendación del fabricante de inspeccionar los cables cada 400 horas.

Al operador prestar mucha atención en la verificación de todas las poleas que estan en contacto con dichos cables

