

U NIDAD de
A CCIDENTES e
I NCIDENTES

UAI-CETAC

Declaración provisional
Al 03 de diciembre del 2022

EXPEDIENTE EXP.
CR-ACC-UL-002-2021

Accidente ocurrido al ultraligero matrícula UL-TI-134, fabricado por Auto Gyro, modelo MTO Sport del operador Gyro Koeln S.A., ocurrido el 03 de diciembre del 2021 en el aeródromo de Golfito (MRGF), cantón de Golfito, provincia de Puntarenas, Costa Rica.



UTILIZACIÓN

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

La conducción de la investigación está siendo efectuada por la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos del Consejo Técnico de Aviación Civil (UAI-CETAC), sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objetivo fundamental de ayudar a la prevención de los futuros accidentes e incidentes aéreos, las recomendaciones de seguridad operacional no tienen el propósito de generar presunción de culpa o responsabilidad, consecuentemente, el uso que se haga de esta declaración provisional para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos, asociados a la posible causa, puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.

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

OBJETIVO

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

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

Declaración Provisional UL-TI-134 CR-ACC-UL-002-2021 al 03 de diciembre del 2022

Declaración provisional al 03 de diciembre del 2022

Accidente ocurrido al ultraligero matrícula UL-TI-134, fabricado por Auto Gyro, modelo MTO Sport del operador Gyro Koeln S.A., ocurrido el 03 de diciembre del 2021 en el aeródromo de Golfito (MRGF), cantón de Golfito, provincia de Puntarenas, Costa Rica

Abreviaturas

CETAC. Consejo Técnico de Aviación Civil.

IIC. Investigador a Cargo (Investigator in Charge).

MRGF. Aeródromo de Golfito.

OACI. Organización de Aviación Civil Internacional.

UAI. Unidad de Accidentes e Incidentes.

UTC. Tiempo Universal Coordinado (Universal Time Coordinated).

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	El 03 de diciembre de 2021 2:05 p.m. local (20:05 UTC).
Lugar	En el aeródromo de Golfito (MRGF).

AERONAVE

Matrícula	UL-TI-134.
Tipo de Modelo	Auto Gyro, MTO Sport.
Explotador	Gyro Koeln S.A.

MOTOR

Marca - Tipo y Modelo	Rotax, Model: 912, / Serial: PCE-PH0077.
-----------------------	--

TRIPULACIÓN

Posición	Piloto
Genero	Masculino
Edad	70 años
Licencia	Ala fija, multi engine, B-727, B-737, B-757, DC-3, Comercial, aeronaves deportivas, giroplano.

LESIONES

	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	00	00	00	00
Graves	01	00	00	01
Leves	00	01	00	01
Ninguna	00	00	00	00

DAÑOS

Aeronave	Mayores.
Otros daños	Ninguno.

DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Privado.
Fase de vuelo	Despegue– Carrera de aceleración.

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de declaración	20 de diciembre del 2022.
----------------------	---------------------------

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

En la tarde del 18 de febrero de 2021, a las 2:05 p.m. local, con luz vespertina, según declara el piloto, cuando se disponía a realizar la maniobra de despegue de MRGF en la aeronave UL-TI-134 como piloto al mando, con un acompañante y según su declaración, alrededor de las 2:30 p.m. local, (20:30 U.T.C.) con aproximadamente 63 litros de combustible abordo, para una autonomía de vuelo de 3 horas y 20 minutos, de acuerdo con la declaración del piloto, después de haber anunciado sus intenciones en la frecuencia aérea, ingresaron a la pista activa.

Se encontraba a la espera para realizar el despegue como número dos (grupo de 5 autogiros) y ya estando en posición para el despegue, una aeronave Cessna caravan de la empresa SANSA anuncia que ya se encuentra en final a la pista 31 y según las declaraciones de los testigos, la tripulación del Caravan les indica a las aeronaves autogiros que deben abandonar la pista activa El piloto del autogiro recibe presión por parte de la tripulación de un Cessna caravan de la empresa SANSA para que realice el despegue lo antes posible, el piloto decide iniciar su carrera de despegue y segundos después pierde el control de la aeronave excursionando por su izquierda violentamente, impactando con un árbol grande dentro de la propiedad del aeródromo.

Lesiones a personas

El tripulante y su pasajero, sufrió lesiones en su pierna izquierda y excoriaciones en sus brazos que requirieron ser valoradas por personal médico en un hospital y logran salir cuando son asistidos por personas que presenciaron el evento.

Daños a la aeronave

Los daños que presenta la aeronave son mayores, en su fuselaje, en su rotor principal, en ambas palas, el empenaje, hélice y motor con daños mayores.
No hay evidencia de fuego antes ni después del impacto.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

En el sitio del accidente se realizó una inspección visual de los restos, en donde se evidencia que, en el momento del impacto contra el terreno, el motor se encontraba entregando potencia, también se inspecciono la continuidad de mandos de control, y se encontraron todos conectados, los frenos se verificaron y se encontraban operaban correctamente.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

El Capítulo 1 del Proyecto del Informe Final (Información sobre los Hechos) ya fue entregado por parte de los investigadores a la jefatura (IIC) de la UAI-CETAC; se continuará trabajando con los Capítulos 2 (Análisis), 3 (Conclusiones) y 4 (Recomendaciones de Seguridad Operacional) que se trabajarán de manera grupal entre los investigadores de accidentes aéreos de la UAI-CETAC y los especialistas en las áreas pertinentes que sean requeridos, una vez finalizado se le hará una revisión por parte de la jefatura de accidentes UAI-CETAC, que a su vez es el IIC, para luego trasladar el Proyecto del Informe Final al CETAC para su aprobación, con la aprobación del CETAC se remitirá a los Estados para comentarios y observaciones como lo estipula el Anexo 13 de la OACI y el RAC 13; posterior a las observaciones, si existiesen, se remite al CETAC para una nueva aprobación y si no hubiera comentarios u observaciones, el Informe Final se publicará en la página web www.dgac.go.cr para que sea dominio público.

El caso continúa en investigación.

Declaración Provisional UL-TI-134 CR-ACC-UL-002-2021 al 03 de diciembre del 2022