

**AUTORIDAD de**  
**INVESTIGACIÓN de**  
**ACCIDENTES AÉREOS**

**AIA-CETAC**

**Declaración provisional**  
**Al 05 de marzo del 2022**

**EXPEDIENTE**

**CR-A-P-02-2021**

Accidente de la aeronave matrícula TI-ABE fabricada por Cessna, modelo C182P, operador privado, ocurrido el 05 de marzo de 2021 entre la Isla Boca Chica y la Isla Zacate, Cantón de Osa de Puntarenas.



## AIA

### UTILIZACIÓN

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

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

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

### OBJETIVO

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

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

**Declaración Provisional TI-ABE CR-AP-02-2021 al 05 de marzo del 2022**

## **Declaración provisional**

**Al 05 de marzo del 2022**

---

**Accidente de la aeronave matrícula TI-ABE fabricada por Cessna, modelo C182P, operador privado, ocurrido el 05 de marzo de 2021 entre la Isla Boca Chica y la Isla Zacate, Cantón de Osa de Puntarenas, Costa Rica.**

**Declaración Provisional TI-ABE CR-AP-02-2021 al 05 de marzo del 2022**

## Abreviaturas

**AIA:** Accident Investigación Authority.

**AIG:** Accident Investigación Group.

**MRSN:** Aeródromo de Sirena

**MRPM:** Aeródromo de Palmar Sur

**MRPV:** Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

**UNICOM:** Comunicaciones Integradas Universales

**UTC:** Universal Time Coordinated (Tiempo Universal Coordinado).

**VFR:** Reglas de Vuelo Visual.

## RESUMEN DE DATOS

### LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	05/03/2021 10:00 HRS / 16:00 U.T.C.
Lugar	En Sierpe de Osa entre la Isla Boca Chica y la Isla Zacate.

### AERONAVE

Matrícula	TI-ABE.
Tipo de Modelo	Ala Fija- Monomotor Cessna C-182P.
Explotador	Privado.

### MOTORES

Marca - Tipo y Modelo	Continental- Pistón - R-0470R78B.
-----------------------	-----------------------------------

### TRIPULACIÓN

Posición	Piloto al mando (Capitán).
Genero	Masculino
Edad	56 años
Licencia	Piloto Privado (A)

### LESIONES

	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	-	-	-	-
Graves	-	-	-	-
Leves	-	-	-	-
Ninguna	1	2	-	3

### DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	No hubo otros daños

### DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Privado
Fase de vuelo	Emergencia en Ruta

### DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de declaración	05 de marzo de 2022
----------------------	---------------------

Declaración Provisional TI-ABE CR-AP-02-2021 al 05 de marzo del 2022

## **1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE**

El día de 05 de marzo del 2021, al ser las 10:00 a.m. hora local (16:00 UTC), según el piloto, la aeronave matrícula TI-ABE, C182P, en vuelo privado, con 3 almas a bordo, despegó del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños (MRPV) con destino al Aeródromo de Sirena (MRSN), el piloto reporta pérdida parcial de potencia y decide aterrizar de emergencia. Se reportó que la aeronave tenía una autonomía para cinco horas de combustible (78 galones) y su ruta de vuelo se efectuaba por la línea de costa, al tener pérdida parcial de potencia no realizó la emergencia en el aeródromo de Palmar Sur (MRPM) que sería el más cercano debido a los obstáculos, decide efectuar el aterrizaje de emergencia en una isla ubicada entre la Isla Boca Chica y la Isla Zacate, a pesar de que logra un buen aterrizaje al avión se le hunde el tren de nariz en la arena por estar la marea alta.

Los ocupantes resultan ilesos y son rescatados vía aérea por el Ministerio de Seguridad Pública el mismo día del evento.

Los daños en la aeronave son menores.

No hubo fuego ni se reportaron mercancías peligrosas a bordo.

El accidente se da con luz diurna y en condiciones VFR.

### **Lesiones a personas**

El piloto al mando y sus dos pasajeros salieron ilesos del lugar del accidente.

### **Daños a la Aeronave**

La aeronave, producto del impacto contra el terreno resultó con daños en el tren de nariz por arrastre en la arena, pérdida de la hélice y se desconocen más daños por posible contacto con agua salada

## **DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN**

Posterior a la atención del evento en campo, se realizaron las notificaciones pertinentes, las entrevistas pertinentes y se empezó a realizar el Capítulo 1 del Informe Final (Información sobre los hechos), la cual ya se concluyó.

La investigación se ha centrado en el estudio y análisis de la actuación humana, su interacción con el entorno o el ambiente (condiciones meteorológicas y las

**Declaración Provisional TI-ABE CR-AP-02-2021 al 05 de marzo del 2022**

condiciones de la zona del aterrizaje de emergencia), como también aspectos técnicos de la aeronave

Está pendiente la finalización de la redacción del informe final en sus partes del análisis y las conclusiones, para luego dar las recomendaciones de seguridad operacional si así se necesitaran. La investigación se encuentra con un avance del 65% para su conclusión.

## **2. PRÓXIMAS ACCIONES**

Próximamente se continuará con la redacción de los capítulos 2 y 3 del Proyecto de Informe Final, además del capítulo 4, formulación de recomendaciones de seguridad operacional si el caso lo amerita, para con ello finalizar el la Investigación del caso.

Posteriormente a la finalización del Proyecto de Informe final se hará una contratación para realizar una corrección en filología española, para remitirlo al CETAC para su aprobación y cuando esté aprobado se hará otra contratación para traducción al idioma inglés, para luego remitirlo a la NTSB para sus observaciones como lo estipula el Anexo 13 de la OACI y el RAC 13; posterior a las observaciones de la NTSB, si existiesen se remite al CETAC nuevamente para su nueva aprobación y si no hubiesen comentarios u observaciones, el Informe Final se publicará en la página web para que sea dominio público.

El caso continúa en investigación.