

U NIDAD de
A CCIDENTES e
I NCIDENTES

UAI-CETAC
UAI-CETAC

Declaración provisional
Al 19 de octubre del 2022

EXPEDIENTE
CR-A-C-02-2016

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-AUJ, fabricada por Cessna Textron, modelo T210M, del operador comercial Carmon Air Charter LTDA., ocurrido el 19 de octubre de 2016, antes de la cabecera de la pista 30 del aeródromo de Tambos (MRTR), 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 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-AUJ CR-A-C-02-2016 al 19 de octubre 2022

Declaración provisional al 19 de octubre del 2022

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-AUJ, fabricada por Cessna Textron, modelo T210M, del operador comercial Carmon Air Charter LTDA., ocurrido el 19 de octubre de 2016, antes de la cabecera de la pista 30 del aeródromo de Tambos (MRTR), provincia de Puntarenas, Costa Rica.

Abreviaturas

CETAC: Consejo Técnico de Aviación Civil.

IIC: Investigador a Cargo (Investigator in Charge).

MROC: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

MRTR: Aeródromo de Tambor.

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	19 de octubre del 2016, 5:38 p.m. (23:38 UTC).
Lugar	925 metros antes de la cabecera de pista 30 del Aeródromo de Tambor (MRTR).

5

AERONAVE

Matrícula	TI-AUJ.
Tipo de Modelo	Cessna modelo T210M.
Explotador	Carmon Air Charter LTDA.

MOTOR

Marca - Tipo y Modelo	CONTINENTAL, TSIO-520 R (9).
-----------------------	------------------------------

TRIPULACIÓN

Posición	Piloto
Género	Masculino
Edad	36 años
Licencia	Avión - Comercial (A)

LESIONES

	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	00	00	00	00
Graves	00	00	00	00
Leves	00	00	00	00
Ninguna	01	04	00	05

DAÑOS

Aeronave	Destruída.
Otros daños	Ambiente (por derrame de combustible y aeronave en el mar).

DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Transporte Aéreo Comercial-Regular-Interior-De pasajeros.
Fase de vuelo	Aproximación.

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de declaración	19 de octubre de 2022.
----------------------	------------------------

Declaración Provisional TI-AUJ CR-A-C-02-2016 al 19 de octubre 2022

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El día miércoles 19 de octubre del 2016, la aeronave matrícula TI-AUJ, un monomotor de uso comercial, operado por Carmon Air Charter LTDA., efectuaba un vuelo entre el aeropuerto internacional Juan Santamaría (MROC) y el aeródromo de Tambor (MRTR), con un tripulante y 4 pasajeros a bordo, después de realizar dos aproximaciones a la pista 30 de Tambor, se precipita al mar.

Según información del piloto, preparó el vuelo normalmente y efectuó el chequeo de pre-vuelo, encontrando todo normal. La operación consistía en trasladar a 4 pasajeros desde el aeropuerto Internacional Juan Santamaría, hacia el aeródromo de Tambor.

La ruta que se utilizó fue el corredor visual “C” a una altitud de 6.000 pies, inició su descenso en condiciones visuales, pero cuando se encontraba en la aproximación final, fue afectada por condiciones meteorológicas que afectaban la visibilidad del campo, por lo cual la aeronave efectuó la maniobra de aproximación fallida dos veces, durante la última aproximación final se precipita al mar y minutos después se hunde.

El vuelo llegó al coco a las 4:24 p.m. (2224 UTC) según tira de progreso de vuelo de la torre de Pavas, despegó de ese mismo aeropuerto a las 5:21 p.m. (23:21 UTC) (según datos de la tira de progreso de vuelo del Radar) y a las 5:23 p.m. (23:33 UTC) según transcripción de la frecuencia 126.8 (Coco Radio), realizó la última comunicación para el cambio.

Lesiones a personas

El piloto y sus pasajeros no sufren lesiones y sale por sus propios medios.

Daños a la aeronave

Destruída, la aeronave se hundió en el mar quedando sumergida a profundidad. El propietario descartó su rescate, esto debido a los elevados costos de reparación. Los restos de la aeronave no fueron localizados a pesar de realizar rastreos con buzos durante un día. Solo se logró encontrar la puerta trasera y parte de empenaje.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Posterior a la atención del evento en campo, se realizaron las notificaciones pertinentes y el Capítulo 1 del Proyecto de Informe Final, el cual deberá ser revisado por el Investigador a Cargo (IIC).

La investigación se ha centrado en el estudio y análisis de diferente material fotográfico de la escena del accidente, de los datos recopilados de la información entregada por diversas fuentes a esta Unidad, de los reportes meteorológicas, así como de los testimonios de testigos.

La investigación se encuentra con un avance del 60% para su conclusión.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

El Capítulo 1 del Proyecto del Informe Final (Información sobre los Hechos) fue debidamente finalizado por parte de los investigadores de la UAI-CETAC; finalizada esa sección factual actualmente se continúa 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

Declaración Provisional TI-AUJ CR-A-C-02-2016 al 19 de octubre 2022

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.