

U NIDAD de
A CCIDENTES e
I NCIDENTES

UAI-CETAC

Declaración provisional
Al 09 de julio del 2023

EXPEDIENTE
CR-A-P-04-2021

Accidente de la aeronave matrícula TI-ANV, del fabricante Piper, modelo PA32-RT-300T, operación privada, ocurrido el 09 de julio del 2021 en el Aeródromo de Tamarindo (MRTM) Cantón de Santa Cruz, Distrito Tamarindo Provincia de Guanacaste.



Consejo Técnico
de Aviación Civil
CETAC

UAI

UTILIZACIÓN

2

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 U.A.I., 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 Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos del Consejo Técnico de Aviación Civil (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

09 de agosto del 2023

Accidente de la aeronave matrícula TI-ANV, del fabricante Piper, modelo PA32-RT-300T, operación privada, ocurrido el 09 de julio del 2021 en el Aeródromo de Tamarindo (MRTM) Cantón de Santa Cruz, Distrito Tamarindo Provincia de Guanacaste,

Abreviaturas

CETAC: Consejo Técnico de Aviación Civil.

IIC: Investigador a Cargo (Investigator in Charge)

MRPV: Aeropuerto internacional Tobías Bolaños Palma.

MRTM: Aeródromo de Tamarindo.

AIA: Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

UTC: Tiempo Universal Coordinado (Universal Time Coordinated).

VFR: Reglas de Vuelo Visual (visual flight rules).

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	09 de julio del 2021, 05:00 p.m. hora local (23:00 U.T.C.) .
Lugar	Aeródromo de Tamarindo (MRTM), coordenadas 10°18'52.84 N, 85°48'00.67" W.

5

AERONAVE

Matrícula	TI-ANV.
Tipo de Modelo	Piper Aircraft, PA-32RT-300T.
Explotador	Privado.

MOTOR

Marca - Tipo y Modelo	Lycoming, TIO-540-S1AD, serie L-5962-61A.
-----------------------	---

TRIPULACIÓN

Posición	PIC
Genero	Masculino
Edad	54 años
Licencia (cert. médico)	Privado (clase 2)

LESIONES

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

DAÑOS

Aeronave	Mayores.
Otros daños	5 postes de concreto de la cerca perimetral del Aeródromo de Tamarindo próximos a la cabecera de pista 07.

DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Privado.
Fase de vuelo	Despegue.

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de declaración	09 de julio del 2023
----------------------	----------------------

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El día 09 julio de 2021 aproximadamente a las 05:00 P.M. LT (23:00 UTC), la aeronave matrícula TI-ANV, Piper modelo PA-32RT-300T, número de serie 32R- 7987113, en un vuelo privado, con luz de día y procedente del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (MRPV), con cuatro ocupantes (el tripulante de vuelo y 3 pasajeros) aterriza normalmente en el Aeródromo de Tamarindo (MRTM) en Guanacaste, desembarcan 2 pasajeros y cuando se disponía a realizar su despegue de retorno al aeropuerto de origen (MRPV), con el piloto al mando y un pasajero, despegue desde la cabecera de pista 25, pero aparentemente al no alcanzar la performance y velocidad requerida, el piloto aborta el despegue, pierde el control de la aeronave y posteriormente excursiona la pista activa por la cabecera 07, impactando contra la cerca perimetral del aeródromo y termina en un potrero aledaño, de ese impacto se desprende su ala derecha y se produce fuego.

El evento se dio con luz diurna y en condiciones de vuelo VFR

Lesiones a personas

Los 2 ocupantes resultaron ilesos.

Daños a la aeronave

La aeronave tuvo daños mayores, el ala derecha se desprendió de la aeronave y produjo fuego, quedando totalmente calcinada, tuvo además daños en su ala izquierda, hélice y tren de aterrizaje.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Posterior a la atención del evento en campo, se realizaron las notificaciones pertinentes y se inició la redacción del capítulo 1 del Proyecto de Informe Final que cubre la información sobre los hechos, quedando pendiente la elaboración del capítulo 2 o Análisis, el capítulo 3 que aborda las conclusiones y el capítulo 4 que brinda las recomendaciones de seguridad operacional.

El desarrollo de la investigación se ha centrado en el estudio y análisis de la información por medio de fotografías, gráficas de los manuales de la aeronave, del entorno o el ambiente, principalmente las condiciones meteorológicas prevalecientes (dirección e intensidad del viento), basados en la información proporcionada por el IMN, así como otros mapas de información meteorológica, las condiciones de la pista activa, croquis y de principalmente las declaraciones de los observadores visuales.

Se encuentran pendientes las tres fases finales de la investigación, se completó la primera fase y la investigación se encuentra con un avance del 65% para su conclusión

Declaración Provisional TI-ANV CR-A-P-04-2021 al 09 de julio del 2023

3. PRÓXIMAS ACCIONES

Una vez que la alta gerencia del CETAC nombre la jefatura o dote de IIC para este caso, 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 hubiese comentarios u observaciones, el Informe Final se publicará en la página web para que sea dominio público.

El caso continúa en investigación.