

UNIDAD de
ACCIDENTES e
INCIDENTES

UAI-CETAC

Declaración provisional

Al 09 de junio del 2023

EXPEDIENTE

CR-A-P-03-2021

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-ATK, fabricada por Piper Aircraft, modelo PA-22, de uso Privado ocurrido el 09 de junio de 2021 en el Aeródromo de Arenal (MRAN) en el Tanque de la Fortuna de San Carlos, Provincia de Alajuela.



AIA

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 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

Al 09 de junio del 2023

3

Accidente ocurrido a la aeronave matrícula TI-ATK, fabricada por Piper Aircraft, modelo PA-22, de uso Privado ocurrido el 09 de junio de 2021 en el Aeródromo de Arenal (MRAN) en el Tanque de la Fortuna de San Carlos, Provincia de Alajuela, Costa Rica.

Abreviaturas

AIA: Accident Investigación Authority.

AIG: Accident Investigación Group.

MRAN: Aeródromo de Arenal

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	09/06/2021 07:30 HRS / 13:30 U.T.C.
Lugar	Aeródromo de Arenal (MRAN) El Tanque La Fortuna de San Carlos

5

AERONAVE

Matrícula	TI-ATK
Tipo de Modelo	Ala Fija- Monomotor Piper PA-22 – 150 Tri-Pacer
Explotador	Privado

MOTORES

Marca - Tipo y Modelo	LYCOMING – Pistón - O-360 A4A
-----------------------	-------------------------------

TRIPULACIÓN

Posición	Piloto al mando (Capitán).
Genero	Masculino
Edad	53 años
Licencia	Piloto Privado (A)

LESIONES

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

DAÑOS

Aeronave	Mayores
Otros daños	Daños en la cerca perimetral del Aeródromo de Arenal (MRAN), dañando sus alambres como también 2 postes de la cerca

DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Privado
Fase de vuelo	Aterrizaje

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de declaración	29 de junio de 2022
----------------------	---------------------

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El día 09 junio de 2021 aproximadamente a las 07:30 LT (13:30 UTC), la aeronave TI-ATK, modelo Piper PA-22, en un vuelo local recreativo procedente del Aeropuerto Int. Tobías Bolaños Palma, con dos ocupantes en total, se disponía a aterrizar en el Aeródromo de Arenal (MRAN), ubicado en El Tanque de la Fortuna, San Carlos de la Provincia de Alajuela, al aterrizar en la Pista 06, posterior a su contacto la aeronave rueda hacia la derecha de la pista, el piloto de la aeronave trato de corregirlo, sin ningún efecto positivo por lo que excursiona la pista activa hacia la franja de la zona de seguridad, pierde el control de la aeronave y termina en una zanja colisionando con la cerca perimetral del aeródromo.

El evento sucede con luz diurna en condiciones de vuelo VFR.

Los dos ocupantes de la aeronave, piloto y un pasajero ambos de nacionalidad costarricense salieron ilesos del accidente.

No hay indicios que hubiera fuego antes y después del impacto.

Los daños que presenta la aeronave son mayores.

Lesiones a personas

El piloto al mando y su único pasajero salieron ilesos del lugar del accidente.

Daños a la Aeronave

La aeronave, producto del impacto contra la cerca perimetral y terreno resultó con daños mayores, sufriendo deformación del fuselaje, daños en la hélice, el ala izquierda, su tren de aterrizaje y algunas partes de su estructura tubular y de tela.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

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

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

Está pendiente la finalización de la redacción del informe final en sus partes del análisis y las conclusiones, para luego dar recomendaciones de seguridad operacional si así se necesitaran. La investigación se encuentra con un avance del 75% para su conclusión.

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 hubiesen comentarios u observaciones, el Informe Final se publicará en la página web para que sea dominio público.

El caso continúa en investigación.