

AUTORIDAD de
INVESTIGACIÓN de
ACCIDENTES AÉREOS

AIA-CETAC

Declaración provisional
Al 02 de abril del 2022

EXPEDIENTE
CR-IG-C-01-2021

Incidente Grave ocurrido a la aeronave matrícula TI-API, el día 02 de abril de 2021 en el Aeródromo de Tambor (MRTR), Distrito Cóbano, Cantón Puntarenas, Provincia de Puntarenas.



mopt
Aviación Civil

Consejo Técnico de Aviación Civil



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

Al 02 de abril del 2022

**Incidente Grave ocurrido a la aeronave matrícula
TI-API, el día 02 de abril de 2021 en el Aeródromo
de Tambor (MRTR), Cóbano, Cantón Central
Puntarenas, Provincia de Puntarenas.**

Declaración Provisional TI-API CR-IG-C-01-2021 al 02 de abril del 2022

Abreviaturas

AIA: Accident Investigación Authority.

AIG: Accident Investigación Group.

MRTR: Aeródromo de Tambor.

MROC: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

MRPV: Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

NTSB: National Transportation Safety board (Autoridad Investigativa de los Estados Unidos de América).

UTC: Universal Time Coordinated (Tiempo Universal Coordinado).

VFR: Reglas de Vuelo Visual.

Declaración Provisional TI-API CR-IG-C-01-2021 al 02 de abril del 2022

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	02/04/2021 11:55 a.m. (17:55 U.T.C.)
Lugar	Aeródromo de Tambor (MRTR)

AERONAVE

Matrícula	TI-API
Tipo de Modelo	Piper Aircraft PA-34-200T Seneca II
Explotador	Carmon Air Charter Limitada

MOTORES

Marca - Tipo y Modelo	Continental Motors #1. Model: TSIO360-KB / Serial: 265598-R
Marca - Tipo y Modelo	Continental Motors #2. Model: LTSIO360-K / Serial: 812201-R

TRIPULACIÓN

Posición	Piloto al mando (Capitán).
Genero	Masculino
Edad	51 años
Licencia	Comercial (A)

LESIONES

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

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Marcas de Hélice y derrames de líquido en la pista.

DATOS DE VUELO

Tipo de operación	Comercial
Fase de vuelo	Despegue

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de declaración	02 de abril de 2022
----------------------	---------------------

Declaración Provisional TI-API CR-IG-C-01-2021 al 02 de abril del 2022

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El día 02 de abril del 2021, al ser la 11:55 hora local (17:55 UTC) la aeronave matrícula TI-API, Piper PA-34-200T (SENECA), operado por Carmon Air, se disponía a realizar su despegue en la Pista 12 del Aeródromo de Tambor (MRTR) con destino al Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Según declaración del capitán de la aeronave realizó su chequeo de despegue y efectuando un Full Stop TakeOff, colapsa el tren de aterrizaje izquierdo y cayendo debajo del ala izquierda. La aeronave, producto del incidente grave, sufrió daños a nivel del tren principal izquierdo, en las palas de hélice del motor izquierdo, así como abolladuras en el flap del ala izquierda. El evento sucedió con luz diurna en condiciones VFR.

Lesiones a personas

El Piloto al mando y su único pasajero abordo salen ilesos en el lugar del incidente grave.

Daños a la Aeronave

La aeronave, producto del incidente grave, sufrió daños a nivel del tren principal izquierdo, en las palas de hélice del motor izquierdo, así como abolladuras en el flap del ala izquierda.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Posterior a la atención del evento se resguardó la parte del tren principal de aterrizaje izquierdo de la aeronave que se fracturó en el incidente. La investigación se ha centrado en el estudio y análisis de la parte del tren que se fracturó, como en la recolección de información y en la redacción del informe final.

Está pendiente el informe técnico del ensayo de laboratorio del tren principal izquierdo por parte de la NTSB, este evento está planificado para los próximos meses y ha sufrido importantes atrasos con la entrega de las partes por parte del explotador y de tipo administrativos en la contratación del embalaje y transporte aéreo. La investigación se encuentra a un 85% para su conclusión.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

Próximamente se realizará el análisis de la información obtenida del ensayo del tren principal izquierdo en los laboratorios de la NTSB, para que el IIC termine el informe final y sea enviado a la corrección filológica y la traducción al idioma inglés, todo esto por expertos en esas áreas a través de contratación administrativa. Posteriormente el informe se le remitirá a la NTSB para sus observaciones como lo estipula el Anexo 13 de la OACI. El caso continúa en investigación.