



Consejo Técnico de Aviación Civil
(UAI-CETAC)

Código: MDI-Forma-022
Nombre: Declaración Provisional
Edición: 01

Consejo Técnico de Aviación Civil

(UAI-CETAC)

Declaración Provisional

(ANEXO:13.6.6, RAC-13.17.10)

Fecha:	Lunes 25 de noviembre del 2024
Hora:	18:30 U.T.C. (12:30 p.m.)
Lugar del suceso:	Cerro Pico Blanco
Latitud/longitud:	09°52 ´ 22” N/ 084°09 ´ 11” W
Aeronave (Marca/Modelo):	Cessna, U-206-G
Explotador:	Aero Caribe S.A.
Categoría del suceso:	ACCID/CFIT
Estados involucrados:	Costa Rica
Número de expediente:	CR-ACC-C-01-2024



UTILIZACIÓN

La presente declaración provisional es un documento exclusivamente técnico, que solo podrá utilizarse para propósitos de prevención de accidentes e incidentes y en ninguna circunstancia para efectos punitivos. La conducción de la investigación está siendo efectuada por la UAI, 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 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 culpa o responsabilidad.



1. RESEÑA DEL VUELO

El lunes 25 de noviembre de 2024, la empresa Aero Caribe S.A. (Air Charter) tenía un vuelo comercial de pasajeros programado que consistía en salir del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños (MRPV) al Aeródromo de Barra de Tortuguero (MRBT), para recoger a 4 pasajeros y retornar al aeropuerto de salida MRPV, siguiendo la misma ruta de vuelo para su regreso.

Para este vuelo la empresa asignó la aeronave Cessna U-206-G, matrícula TI-GER, para realizar el vuelo la aeronave fue abastecida con 60 galones de combustible, 30 galones por cada tanque, con una autonomía para cuatro horas, el piloto efectuó el procedimiento de chequeo 360, la compañía suministró al piloto, el manifiesto de peso y balance y el plan de vuelo.

Aproximadamente a las 11:00 horas am (17:00 UTC¹), el piloto con un pasajero a bordo de la aeronave CESSNA 206, despegó del aeropuerto Tobías Bolaños, hacia el aeródromo de Tortuguero (MRBT). El primer tramo del vuelo consistía en el sobrevuelo de los puntos de chequeo, UNIVE (antena de radio Universitaria) y MRRF (aeródromo de Río Frío) con una altitud de crucero de 7.500 pies y posteriormente aterrizar en el Aeródromo de Barra de Tortuguero.

El primer tramo del vuelo se realizó de acuerdo con la ruta planificada por la compañía, bajo las reglas de vuelo visual VFR (Visual Flight Rules) para las que está autorizada.

La aeronave TI-GER, según plan de vuelo, despegó del aeropuerto de Tobías Bolaños Palma (MRPV) en ascenso para 6500 ft con rumbo 071°, a los 4 minutos aproximadamente chequeó la posición UNIVE. Prosiguió el ascenso para 7500 pies y continuó el vuelo con rumbo a 026° para chequear el 2do punto de la ruta MRRF, que le tomó aproximadamente 10 minutos, ya sobre este punto, puso rumbo 061° directo a su aeródromo de destino Barra de Tortuguero (MRBT), donde aterrizó a las 11:28 am.

¹ UTC: Tiempo Universal Coordinado



coordenadas donde se podría encontrar la aeronave, el sistema ELT de la aeronave no se activó, dificultando obtener las coordenadas de su posible ubicación.

El FIC inició las coordinaciones comunicándose con la compañía Aero Caribe, Cruz Roja, Bomberos y el Servicio de Vigilancia Aérea. Una vez dada la alerta, varias aeronaves realizaron sobrevuelos en la zona del siniestro, a las 13:30 hora local (19:30 hora UTC) una aeronave logró divisar al Cessna 206, impactada contra el terreno, con esa información de la posición y las coordenadas, la Cruz Roja y los Bomberos intentan localizar la aeronave, pero la zona es de muy difícil acceso y las condiciones de niebla que encontraron no permitieron la localización de la aeronave y sus ocupantes.

Dos montañistas locales encontraron la aeronave a las 20:29 hora local (02:29 UTC 26 nov 2024), minutos después dan con la única sobreviviente e inmediatamente uno de los montañistas notificó a los equipos de rescate que estaban instalando el campamento montaña arriba, para continuar la búsqueda el siguiente día. Estos se desplazaron al lugar del accidente y brindaron primeros auxilios a la única sobreviviente y la evacuaron al Hospital San Juan de Dios.

El accidente ocurrió de día y en condiciones meteorológicas adversas.

Lesiones a personas

Como consecuencia del impacto de la aeronave con el terreno 5 de los 6 ocupantes resultaron con lesiones fatales y una con lesiones graves, por lo que fue trasladada al centro médico para su recuperación.

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	01	04	00	05
Graves	00	01	00	01
Leves	00	00	No se aplica	00



Ninguna	00	00	No se aplica	00
Gran Total	01	05	00	06

Nota: La pasajera que acompañó al piloto desde el inicio del vuelo, era piloto con licencia de piloto comercial.

Daños a la aeronave



La aeronave en su totalidad resultó con daños mayores (destruida), en todas sus Estaciones estructurales hubo daños por compresión, en el fuselaje, en la zona habitáculo de pasajeros, en la zona del habitáculo de la cabina de mando, en la cola y ambos planos



El motor se desprendió de su bancada y salió expulsado (mientras todavía entregaba potencia), su ubicación final fue a 50 metros de distancia de los restos principales del fuselaje

2. ACTIVIDADES DE INVESTIGACIÓN REALIZADAS

Formato de declaración provisional CETAC-AC-2024-1538, sesión ordinaria 71-2024, 18 de diciembre del 2024.



Información sobre el personal

Piloto

Nacionalidad	Costarricense
Tipo de licencia	Piloto Comercial Avión
País emisor	Costa Rica
Fecha de expedición	07-12-2010
Habilitaciones	Avión monomotores terrestres, Avión Multimotores terrestres, Avión Multimotores terrestres, EMB110 COP, Avión Multimotores terrestres, SAAB340 COP, Instrumentos
Limitaciones	ninguna
Tipo de certificado médico	Clase 2
Fecha de vencimiento	Fecha que se realizó 29/01/2024 Fecha de vencimiento 29/01/2025 (vigente)

Experiencia de vuelo

Licencia del piloto	Piloto comercial
Fecha en que expira el certificado médico	29/01/2024 (vigente)
Total de horas voladas	1160 horas
Horas de vuelo en este tipo de aeronave	830 horas
Horas en este tipo de aeronave en las últimas 24 horas	0 horas
Horas en este tipo de aeronave en los últimos 30 días	34.2 horas
Horas en este tipo de aeronave en los últimos 90 días	80 horas
Total de horas de servicio antes del evento	Primera operación del día



Información sobre la aeronave



Matrícula	TI-GER
Fabricante	TEXTRON AVIATION
Modelo	CESSNA U206-G
# Serie	U20603908
Año de construcción	1977
Categoría	Ala Fija, aeroplano, Monomotor
Tipo Certificado de Aeronavegabilidad	Normal-Standard #568 aprobado DGAC
Total de horas de la aeronave	19954 horas
Tipo de servicio efectuado (Tacómetro)	Servicio de 100 horas TAC:4654
Capacidad de combustible	Standard 80 US gal / Usable 78 US gal
Autonomía de la aeronave y consumo por Hora	5 horas, consumo por hora 15 galones
Capacidad de pasajeros	6 pasajeros
Tripulación	1



Información Motor

Fabricante	CONTINENTAL MOTORS
Modelo	IO-520 F12B
Número de Serie	1044178
Tiempo Total del motor (TSO)	1022 horas.
Tiempo entre overhaul (TBO)	1022 horas

Información Hélice

Fabricante	HARTZELL
Modelo	HC-C3YF-1RF
Número de Serie	PY242B
Tiempo Total de la hélice (TSO)	1091.4 horas
Tiempo entre overhaul (TBO)	1091.4 horas

Nota: la aeronave solo estaba autorizada para realizar vuelos visuales (VFR)



Información meteorológica

Se trabajó en coordinación con los especialistas del Servicio Meteorológico Nacional de Costa Rica, con el fin de obtener toda la aclaración de la información meteorológica disponible proveniente de diversas fuentes, tales como METAR, TAF, imágenes de vapor de agua, imágenes infrarrojas, etc. Este relevamiento permitió identificar y documentar las condiciones meteorológicas presentes en la zona donde se desarrolló el vuelo al momento del accidente.

Además, en este proceso investigativo se logró contar con la información de dos estaciones meteorológicas que brindaron información muy importante, una ubicada sobre una posición montañosa muy cercana al punto de impacto de la aeronave y la otra ubicada en las inmediaciones del aeropuerto internacional Tobías Bolaños Palma.

Primera estación meteorológica disponible

La Estación estación meteorológica más cercana al lugar del evento, corresponde a **Cerro Cedral, Escazú No.84231**, ubicada en las coordenadas geográficas 09° 51' 41,1" Latitud Norte y 84° 08' 45,2" Longitud Oeste, a una altitud de 2255 msnm y una distancia de **1.25 km** aproximadamente en línea recta al lugar del impacto

1) Aerop. Pavas Este, No. 84193, ubicada en las coordenadas geográficas 09° 57' 23,73" Latitud Norte y 84° 08' 16,8" Longitud Oeste, a una altitud de 997 msnm.

Cuenca	Estación	Fecha	Hora	Total, de lluvia (mm)	Promedio				Dirección predo viento
					Temperatura (°C)	Viento (km/h)	Humedad Relativa (%)	Presión (hPa)	
84	193	25/11/2024	11:00	0,0	24,2	13,9	71	904,8	Sureste
84	193	25/11/2024	12:00	0,0	23,5	16,7	78	904,3	Este
84	193	25/11/2024	13:00	6,4	21,1	11,6	96	903,5	Este



Segunda estación meteorológica disponible

Cuenca	Estación	Fecha	Hora	Total, de lluvia (mm)	Promedio			Dirección predo.viento
					Temperatura (°C)	Viento (km/h)	Humedad Relativa (%)	
84	231	25/11/2024	11:00	0,0	14,0	14,7	100	Este
84	231	25/11/2024	12:00	0,0	14,3	16,5	100	Este
84	231	25/11/2024	13:00	0,6	14,2	15,7	100	Este

2) Aerop. Tobías Bolaños Oeste-Pavas, No.84285, ubicada en las coordenadas geográficas 09° 57' 26,30" Latitud Norte y 84° 08' 51,60" Longitud Oeste, a una altitud de 981 msnm.

Cuenca	Estación	Fecha	Hora	Total, de lluvia (mm)	Promedio				Dirección predo.viento
					Temperatura (°C)	Viento (km/h)	Humedad relativa (%)	Presión (hPa)	
84	285	25/11/2024	11:00	0,0	24,9	13,2	74	904,8	Este
84	285	25/11/2024	12:00	0,0	24,3	16,5	78	904,3	Este
84	285	25/11/2024	13:00	6,6	21,8	12,9	91	903,7	Este

Tercera estación meteorológica disponible

4) Aerop. Juan Santamaría, oeste 07 No.84185, ubicada en las coordenadas geográficas 09° 59' 22" Latitud Norte y 84° 13' 07"" Longitud Oeste, a una altitud de 890 msnm.

Cuenca	Estación	Fecha	Hora	Total, de lluvia (mm)	Promedio				Dirección predo.viento
					Temperatura (°C)	Viento (km/h)	Humedad relativa (%)	Presión (hPa)	
84	185	25/11/2024	11:00	0,0	25,2	10,4	73	914	Este
84	185	25/11/2024	12:00	0,2	23,8	13,0	85	913,6	Suroeste
84	185	25/11/2024	13:00	6,2	22,4	8,1	98	913	Oeste



Información meteorológica

Informes Metar, correspondientes a la ventana de tiempo al momento del accidente

Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños

Tipo de informe	Informe meteorológico especial (SPECI)
Fecha y hora	25 de noviembre, 2025. 12:10 am hora local de CR
Reporte	MRPV 251810Z 10010KT 4500 RA BR FEW025 OVC110 21/19 A3007 TEMPO 5000
Decodificación	MRPV: Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma 10010KT: viento de los 100° con 10 nudos 4500: visibilidad horizontal reinante 4.5 km RA: lluvia moderada BR: neblina FEW025: 1-2 octas de nubosidad a 2500 pies OVC110: 8 octas de nubosidad a 11000 pies 21/19: 21° de temperatura y 19° punto de rocío A3007: Altimetro 30.07 in Hg TEMPO: pronóstico de tendencia temporal de 5 km de visibilidad horizontal

Tipo de informe	Informe meteorológico especial (SPECI)
Fecha y hora	25 de noviembre, 2025. 12:40 am hora local de CR
Reporte	MRPV 251840Z 11006KT 9999 4500W -RA FEW015 OVC120 21/21 A3005 NOSIG
Decodificación	MRPV: Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma 11006KT: viento de los 110° con 06 nudos 9999: visibilidad horizontal reinante ilimitada 4500W: visibilidad horizontal secundaria 4.5 km al oeste -RA: lluvia débil FEW015: 1-2 octas de nubosidad a 1500 pies OVC120: 8 octas de nubosidad a 12000 pies 21/21: 21° de temperatura y 21° punto de rocío A3005: Altimetro 30.05 in Hg NOSIG: cambios no significativos



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Formato de declaración provisional CETAC-AC-2024-1538, sesión ordinaria 71-2024, 18 de diciembre del 2024.



Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Tipo de informe	Informe meteorológico aeronáutico de rutina (METAR)
Fecha y hora	25 de noviembre, 2025. 12:00 am hora local de CR
Reporte	MROC 251800Z 25006KT 9999 -RA SCT015 BKN035 23/22 A3002 NOSIG
Decodificación	MROC: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría 25006KT: viento de los 250° con 06 nudos 9999: visibilidad horizontal reinante ilimitada -RA: lluvia débil SCT015: 3-4 octas de nubosidad a 1500 pies BKN035: 5-7 octas de nubosidad a 3500 pies 23/22: 23° de temperatura y 22° punto de rocío A3002: Altímetro 30.02 in Hg NOSIG: cambios no significativos

Tipo de informe	Informe meteorológico especial (SPECI)
Fecha y hora	25 de noviembre, 2025. 12:19 am hora local de CR
Reporte	SPECI MROC 251819Z 31006KT 9999 3000E RA FEW007 BKN010 23/22 A3001 NOSIG
Decodificación	MROC: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría 31006KT: viento de los 310° con 06 nudos 9999: visibilidad horizontal reinante ilimitada 3000E: visibilidad horizontal secundaria 3 km al este RA: lluvia moderada FEW007: 1-2 octas de nubosidad a 700 pies BKN010: 5-7 octas de nubosidad a 1000 pies 23/22: 23° de temperatura y 22° punto de rocío A3001: Altímetro 30.01 in Hg NOSIG: cambios no significativos

Tipo de informe	Informe meteorológico especial (SPECI)
Fecha y hora	25 de noviembre, 2025. 12:46 am hora local de CR
Reporte	MROC 251846Z VRB03KT 9999 2500SW -TSRA SCT008CB BKN035 22/21 A3000 NOSIG
Decodificación	MROC: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría VRB03KT: viento variable con 03 nudos 9999: visibilidad horizontal reinante ilimitada 2500W: visibilidad horizontal secundaria 2.5 km al suroeste -TSRA: tormenta con lluvia débil SCT008CB: 3-4 octas de nubosidad a 800 pies de cumulonimbus BKN035: 5-7 octas de nubosidad a 3500 pies 22/21: 22° de temperatura y 21° punto de rocío

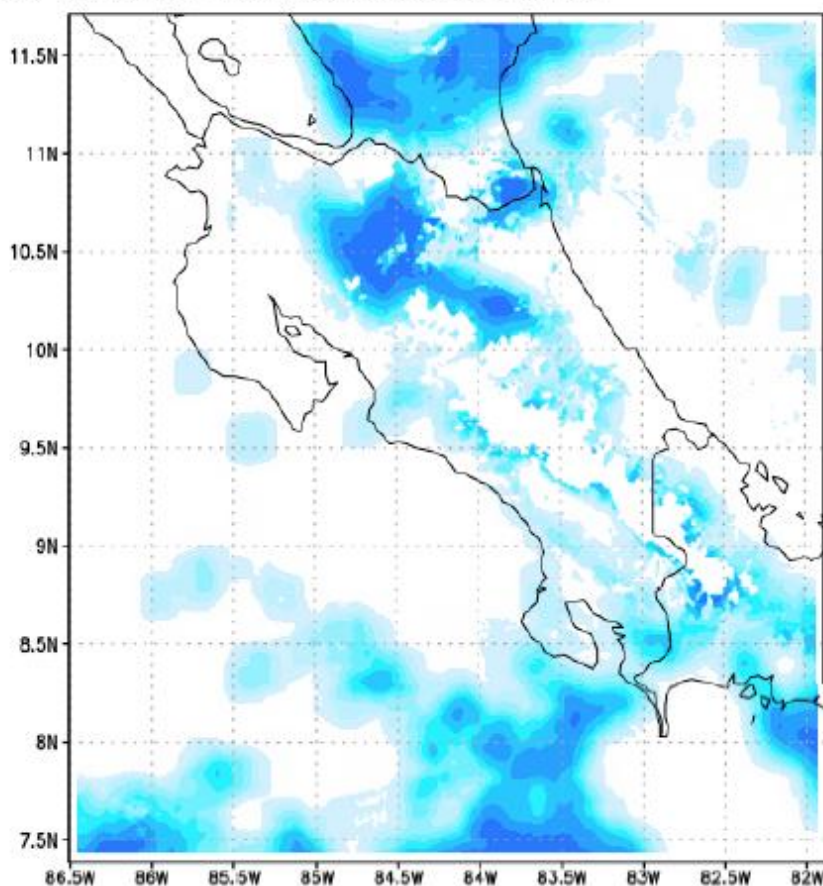


Modelo WRF: pronóstico de nubosidad

Imágenes de la nubosidad del modelo WRF para pronóstico del día 25 de noviembre del 2024.

Nubes de superficie a 5000 pies

WRF-Sarapiquí 5: Nubosidad en niveles bajos (%)



Instituto Meteorológico Nacional Costa Rica

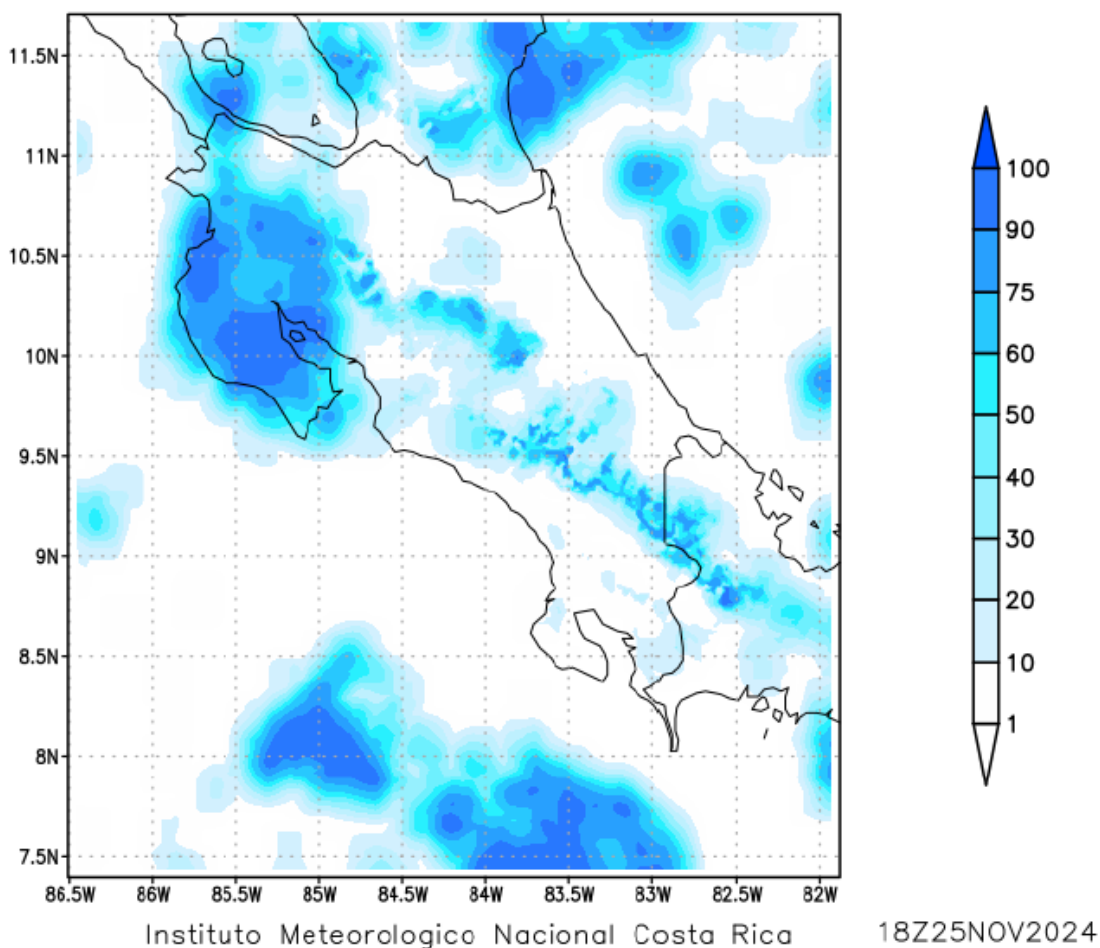
18Z25NOV2024



Nubes de 5000 a 10000 pies

Durante la mañana se preveía la presencia de nubosidad entre los 5000 y 10 000 pies, con una tendencia a disminuir hacia las 18Z. No obstante, en las proximidades de MRPV y sus alrededores se mantenía la probabilidad de persistencia de nubosidad. Para las 19Z se evidenciaba una disminución significativa en su cobertura.

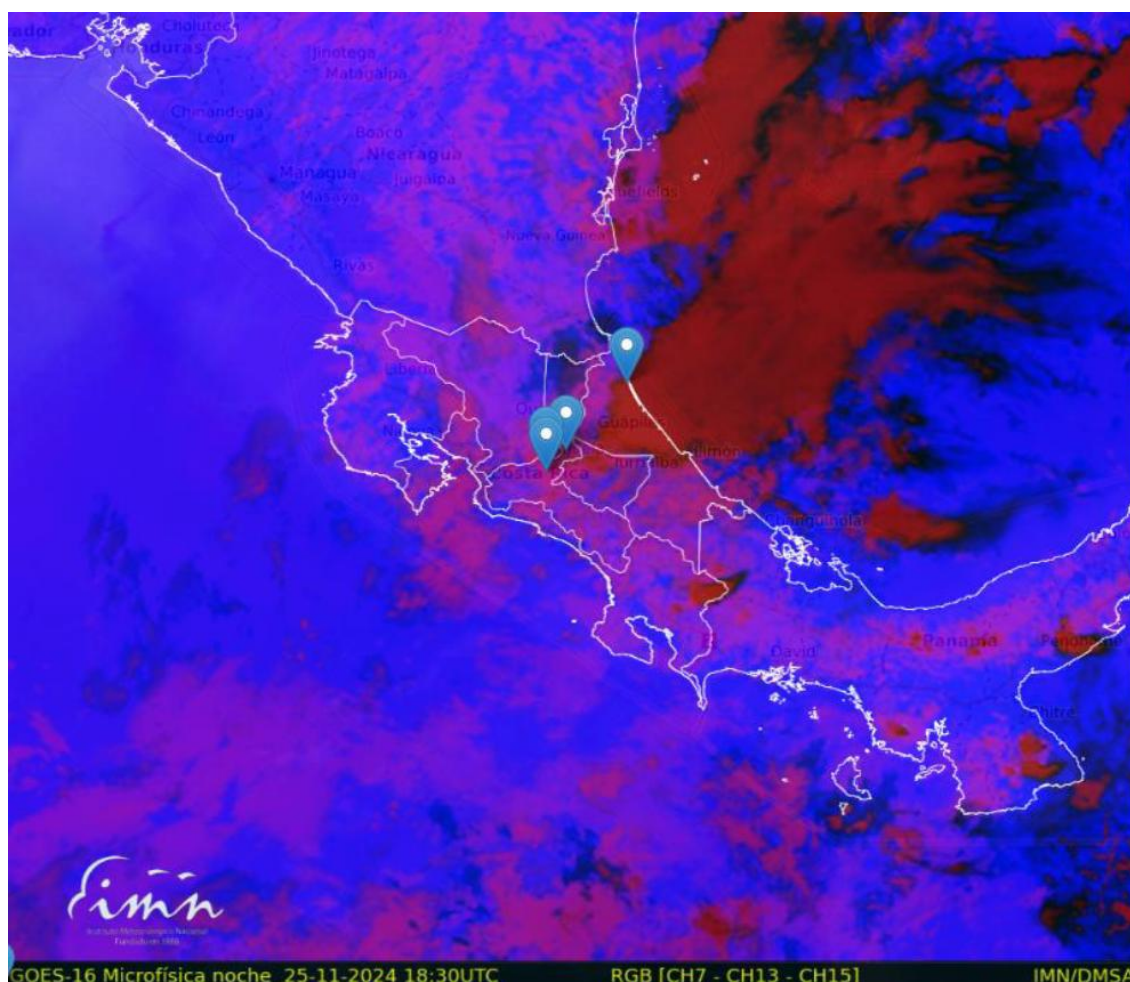
WRF–Sarapiquí 5: Nubosidad en niveles medios (%)





Nieblas

Las imágenes satelitales mostraron una densa cobertura nubosa sobre el Caribe, la cual favoreció el ingreso de nubosidad hacia el Valle Central. Esta dinámica generó, en el segundo tramo de la ruta, la presencia de nieblas, neblinas y bancos de niebla, entre otros fenómenos asociados. La condición se mantuvo durante toda la mañana, con una disminución hacia las 19Z en el Valle Central.





Ayudas para la navegación

La planificación y el vuelo se desarrolló bajo reglas de vuelo visual.

Comunicaciones

Las comunicaciones del tramo de regreso se realizaron con COCO control en la frecuencia 119.6 MHz (fuera de las 30 MN alrededor del VOR) y las comunicaciones para la llegada fueron con COCO Aproximación en la frecuencia 120.5 MHz (llegadas y salidas dentro de las 30 millas nm del VOR) , las comunicaciones en ambas frecuencias fueron sin inconvenientes.

La pérdida de las comunicaciones y el contacto con el radar y el control ATC COCO Aproximación y la aeronave TI-GER ocurrió a los 11 minutos después de la primera comunicación entre estos (18:30:10 hs).

Información sobre el lugar del accidente

La aeronave impactó contra la ladera del cerro Pico blanco a 2.237 mts / 7.339 ft aproximadamente de altitud y a una distancia de 8.22 NM (Nautical Miles) del aeropuerto Juan Santamaría.

El Cerro pico blanco se encuentra en el cordón montañoso Cerros de Escazú, la zona se caracteriza por una vegetación densa tipo selvática, con Bosque Húmedo Premontano con altura promedio de 25mts.

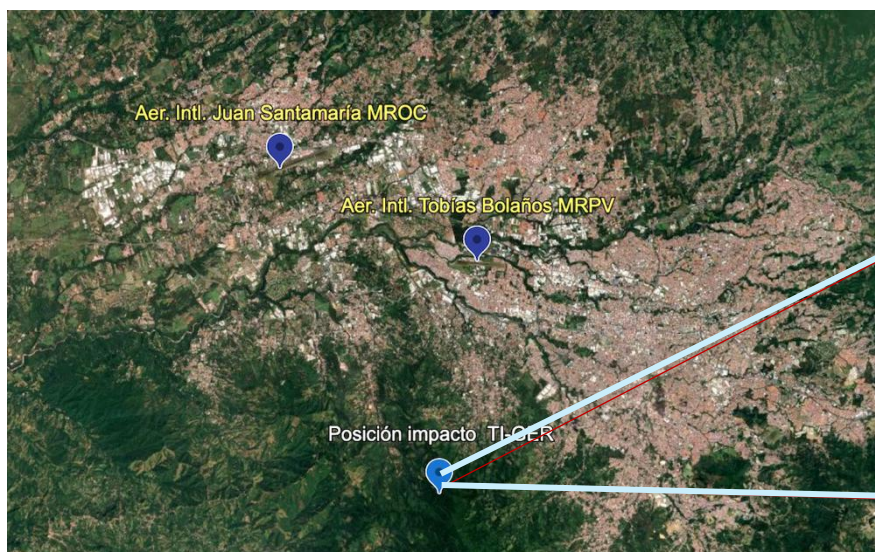


Fig. Imagen del lugar del accidente

Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave ingresó en contra del terreno en una trayectoria de vuelo en ascenso con una velocidad aproximada de 130 Knots (240 kilómetros por hora), información obtenida de la última imagen del radar donde se refleja su velocidad.

La trayectoria final de vuelo muestra que la aeronave realizó un primer impacto con la copa de los árboles a una altura aproximada de 20 metros sobre el terreno. Posteriormente, impactó contra el terreno con un ángulo estimado de 15 grados, desplazándose unos 45 metros sobre la superficie hasta colisionar con el tronco de un árbol, donde quedó finalmente detenida.

El impacto, combinado con la potencia que continuaba desarrollando el motor, generó esfuerzos que excedieron la capacidad de la bancada, lo que provocó su ruptura y el desprendimiento del motor, el cual fue hallado aproximadamente 50 metros por delante de la aeronave.



Fig. Arbol impactado por la aeronave



Fig. Marcas dejadas en el terreno durante
su desplazamiento



Fig. Posición final de la aeronave



Fig. Motor de la aeronave

Información médica y patológica:

No se detectó evidencia médico-patológica en el piloto relacionadas con el accidente. Los informes de autopsia realizados al piloto y pasajera sentada a la derecha del piloto en la cabina de mando no evidenciaron indicios de alcohol en sangre o de sustancias psicoactivas.

Incendio

No hubo

Supervivencia

Formato de declaración provisional CETAC-AC-2024-1538, sesión ordinaria 71-2024, 18 de diciembre del 2024.



Analizando la mecánica del accidente, la aeronave ingresó en contra del terreno en actitud de ascenso a una velocidad aproximada de 130 Knots (240 kilómetros por hora), esta información de acuerdo con la última imagen del radar donde se refleja su velocidad.

Los daños estructurales encontrados en todas las estaciones de la aeronave y principalmente en el habitáculo de la cabina de pasajeros y la cabina de mando, muestran que su resistencia estructural por el impacto fue sobrepasada y comprometió su integridad estructural, provocando el colapso estructural que no pudo mantener una carcasa protectora alrededor de los ocupantes durante el impacto, no logró minimizar las aceleraciones aplicadas. A consecuencia de esto todos los ocupantes fueron despedidos de la aeronave de los cuales cinco de ellos recibieron lesiones fatales y una pasajera sufrió lesiones graves quien fue trasladada al hospital al Hospital San Juan de Dios.



Fig. Estado en que se encontró el habitáculo de pasajeros y tripulación

Ensayos e investigaciones

Plan de vuelo de la aeronave TI-GER (25/11/2025)

La navegación que se utilizó para la ruta tanto para ir y regresar al aeródromo de la Barra de Tortuguero fue realizada apoyándose en puntos de rutas satelitales (waypoints) iniciando el ascenso desde 6500 pies MRPV, para alcanzar los 7500 pies al llegar al punto UNIVE, MRRF y MRBT.



LEG 1 MRPV MRBT

START TIME

TAKE OFF

FLIGHT PLAN

TOT DIST: 55,0 NM
FUEL LOAD: 60,0 GAL

FL TIME: 28 MIN
FUEL/HR: 15,0 GAL

TAS: 120 KT
FUEL REQ: 6,9 GAL

TIME OFF: 06:00
FUEL REM:

FROM	TO	HD	MCA [FT]	DIST [NM]	ETE [MIN]	FB [GAL]	FR [GAL]
MRPV	UNIVE	071°	6500	8,8	4	1,1	58,9
UNIVE	MRRF	026°	7500	19,8	10	2,5	56,4
MRRF	MRBT	061°	7500	26,4	13	3,3	53,1

El retorno se realizó utilizando los mismos puntos de ruta, a una altitud de 8500 pies desde MRBT hasta el punto MRRF, donde se ve indicado que se realizaría un descenso a los 6500 pies desde MRRF al punto UNIVE hasta llegar a MRPV.

LEG 2 MRBT MRPV

START TIME

TAKE OFF

FLIGHT PLAN

TOT DIST: 55,0 NM
FUEL LOAD:

FL TIME: 28 MIN
FUEL/HR: 15,0 GAL

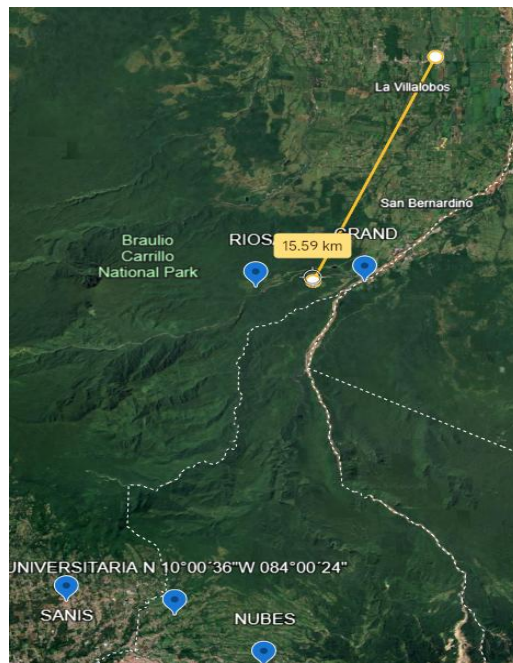
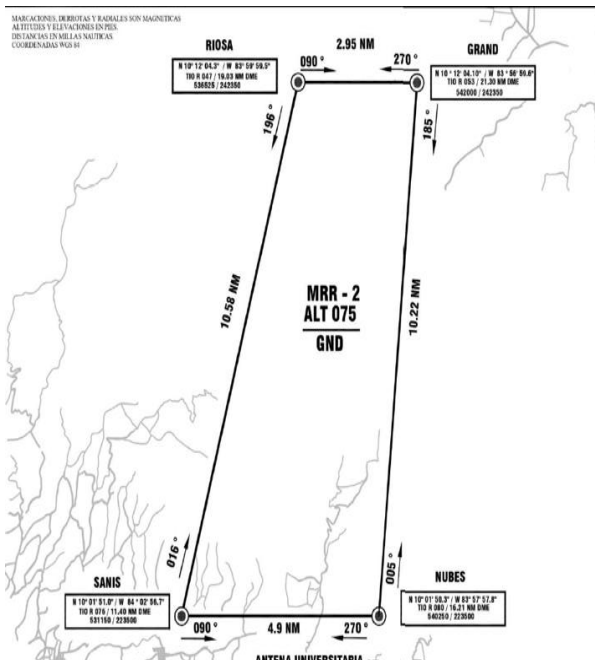
TAS: 120 KT
FUEL REQ: 6,9 GAL

TIME OFF: 12:00
FUEL REM:

FROM	TO	HD	MCA [FT]	DIST [NM]	ETE [MIN]	FB [GAL]	FR [GAL]
MRBT	MRRF	238°	8500	26,4	13	3,3	
MRRF	UNIVE	117°	6500	19,8	10	2,5	
UNIVE	MRPV	123°	6500	8,8	4	1,1	

Publicación aeronáutica

Publicación en ruta **ENR_6_RA_LA PALMA VISUAL PASS**, que es la correspondiente a los vuelos dentro de la zona restringida del Paso de la Palma, se puede observar que desde los puntos RIOSA, GRAND límites de entrada a la zona Atlántica y los puntos SANIS y NUBES límites a la entrada del valle central, están restringidas las operaciones en altitudes no menores a los 7500 pies a lo largo de su delimitación.



Información orgánica y de dirección

Operador aéreo Aero Caribe Air Charter

La empresa Aero Caribe posee un Certificado de operador aéreo “AERO CARIBE SOCIEDAD ANONIMA”, **COA# TX-004** emitido el 22 de febrero 2023, identificada con la cédula jurídica 3-101-148002, Tipo de operación: Transporte Aéreo Comercial para Pasajeros, está autorizado para Vuelos Regulares y No Regulares.

No tiene aprobada las operaciones en **condiciones de baja visibilidad**, tiene aprobado el mantenimiento preventivo para mantener la aeronavegabilidad de su flota y tiene fecha de expiración del certificado de explotación el 19/10/ 2031

Poseedor de la siguiente flota

Marca y Modelo	Número de Serie	Matrícula	Reglas de Vuelo
Cessna	U20603908	TI-GER	VFR
Piper Seneca	34-49323	TI-BEL	VFR
Cessna	U20604631	TI-BBS	VFR
Piper Seneca	34-8070189	TI-AUA	VFR
Cessna	TU20603619	TI-OAR	VFR
Piper Seneca	34-7570273	TI-AHU	VFR



3. PRÓXIMAS ACCIONES

Proceso de análisis de los diferentes aspectos correspondientes al proceso investigativo (asesoría de expertos externos en el área ATC), desarrollo de conclusiones y recomendaciones de seguridad operacional.

Nota Final: Este informe presenta los hallazgos preliminares y provisionales de la Unidad de Accidentes e incidentes, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación.

El análisis, conclusiones y recomendaciones de seguridad operacional sólo serán publicados en el informe final.

Nota: La UAI-CETAC confeccionó esta Declaración provisional conforme lo estipulan el ANEXO 13.6.6 y el RAC 13 17.10