



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

Fecha:	15 de julio del 2026
Hora:	Local Time 10:50 a.m. UTC time 16:50
Lugar del suceso:	Lugar: Aeródromo de CARATE (MRCE), Costa Rica
Latitud/longitud:	Latitude of occurrence N 08°26'52" Longitude of occurred W 083°27'55"
Aeronave (Marca/Modelo) Matricula	PIPER, PA-34-200T, TI-API
Explotador:	CARMON AIR CHARTER LTDA
Categoría del suceso:	(LOC-I) Loss of Control-In Flight Pérdida de control de la aeronave en vuelo
Estados involucrados:	COSTA RICA. ESTADOS UNIDOS.
Número de expediente:	CR-ACCID-CO-001-2024



UTILIZACIÓN

La presente declaración provisional del expediente número **CR-ACCID-CO-001-2024**, este 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-CETAC, 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 16 de julio de 2024, a las 16:50 UTC (10:50 hora local), la aeronave marca PIPER, Modelo PA-34-200T, matrícula TI-API, operada por CARMON AIR CHARTER LTDA, realizaba un vuelo comercial desde el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (MROC) y el aeródromo de Carate (MRCE) en la zona Sur del País.

Tras aterrizar en el aeródromo de Carate para el desembarque de una pasajera, la aeronave inició la maniobra de despegue.

Aproximadamente a 600 metros del recorrido de despegue, la aeronave impactó contra el terreno en las coordenadas N 08°26 52" W 083° 27 55".

Tras el impacto, se originó un incendio que consumió la estructura.

Los dos tripulantes fallecieron en el sitio.

El evento ocurrió en condiciones de iluminación natural.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total en la aeronave	Otros
Mortales	2	0	2	0
Graves	0	0	0	0
Leves/Ninguna	0	0	0	0
TOTAL	2	0	2	0



2. Actividades de investigación realizadas

- **Personal:**

Los registros de licencias y competencia de la tripulación han sido recolectados para su análisis.

- **Aeronave:**

Se han obtenido los registros de mantenimiento y datos técnicos de los motores.

- **Lugar del suceso:**

El equipo de investigación realizó la fase de campo, recolectando indicios y documentando la distribución de restos.

- **Evidencia Técnica:**

Ambos motores fueron recuperados y se gestiona su traslado y respectivo análisis para examen de laboratorio bajo supervisión del IIC (Investigador en Cargo) y los representantes acreditados.

3. Estado de la Investigación

La investigación se encuentra en la etapa de análisis técnico.

El análisis de los factores operacionales y sistémicos continúa en proceso, supeditado a los resultados de las pruebas de laboratorio de los motopropulsores.



4. Recomendaciones de Seguridad

A la fecha, no se han identificado deficiencias de seguridad que requieran la emisión de recomendaciones inmediatas.

Estas se formularán al concluir el análisis fáctico si se identifican riesgos sistémicos

5. Próximos Pasos.

- Se está en la espera de que la contratación para el envío de ambos motores finalmente se logre concretar.
- Se continua con el análisis factual
- Pendiente de las pericias que va a realizar el IIC para que pueda obtener la Data y así continuar con finalización de la investigación y publicación del informe final