



INFORME PROVISIONAL **ACCIDENTE**

CIAIA-ACCID-01-2025

**AERONAVE TRHUSH AIRCRAFT S2R-T34
MATRICULA HR-AZD**



**Boulevard Comunidad Económica
Europea, contiguo al correo Nacional.
Tegucigalpa, Honduras**



**(+504) 2233 - 2503
Ext. 2033**



ciaiahn@sedena.gob.hn



**www.ahac.gob.hn/acciden tes-e-
incidentes/**

ADVERTENCIA

El presente Informe Provisional refleja el avance de la investigación técnica adelantada por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación CIAIA, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (**OACI**), con el fin de indicar los pormenores, el avance en la investigación es prevenir la repetición de eventos similares y mejorar, en general, la seguridad operacional.

De conformidad con lo establecido en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, **OACI**, ***“El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”.***

Por lo tanto, ningún contenido de este Informe Provisional, tienen el propósito de señalar culpa o responsabilidad.

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe Provisional para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos, y especialmente para fines legales o jurídicos, es contrario a los propósitos de la seguridad operacional y puede constituir un riesgo para la seguridad de las operaciones.

INDICE

Tabla de contenido

ADVERTENCIA.....	2
INDICE	3
ABREVIATURAS.....	4
INTRODUCCION	5
1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES	6
1.2.- LESIONES A PERSONAS	6
1.3. - DAÑOS A LA AERONAVE	6
1.4.- OTROS DAÑOS.....	7
1.5.- INFORMACION DEL PILOTO	8
1.6.- INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.....	9
1.7.- METEOROLOGIA.....	11
1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACION.....	11
1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS.....	11
1.10.- INFORMACION DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.....	11
1.11.- REGISTRADORES DE VUELO	12
1.12.- INFORMACION DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.....	12
1.13.- INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA.....	13
1.14.- INCENDIO.....	13
1.15.- ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA.....	13
1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES	14
1.17.- INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION	15
1.18.- INFORMACION ADICIONAL	15
2.0.- AVANCE EN LA INVESTIGACION	15

ABREVIATURAS

SEDENA	Secretaria Nacional de Defensa Nacional.
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo (Air Traffic Service)
ATP	Piloto de Servicio Aéreo (Air Transport Pilot)
ATC	Control de Tránsito Aéreo (<i>Air Traffic Control</i>).
CIAIA	Comision Investigadora De Accidentes e Incidentes de Aviacion
SCT	Scattered (Disperso)
DME	Distance Messuare Equipment (Equipo Medidor de Distancia)
FAA	Autoridad Federal de Aviación de Estados Unidos
FAH	Fuerza Aérea Hondureña
Fts	Feets (Pies)
Gs	Gravedades
Hrs	Horas
Kts	Knots (Nudos)
MHz	Mega Hertz
M	Metros
Min	Minutos
SOP	Standar Operation Procedures (Procedimientos Estándar de Operación)
TSO	Times Since Operation (Tiempo desde la Operación)
TSN	Times Since New (Tiempo desde Nuevo)
UTC	Universal Time Coordinated (Tiempo Universal Coordinado)
VOR	Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia
VMC	Visual Metereological Conditions (Condiciones Meteorológicas Visuales)
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.

INTRODUCCION

El suceso investigado se cataloga como un “**Accidente de Aviación**” de acuerdo con la definición de **ACCIDENTE** establecida en el **Anexo 13 de OACI “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación” Capítulo I – Definiciones**.

El departamento de accidentes e incidentes fue informado de este suceso a través de la oficina de Navegación Aérea de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), por lo que se conformó la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes para determinar las posibles causas de este suceso.

El accidente ocurrió en la Finca Santa Ines, cerca de las fincas bananeras en el Municipio de Olanchito departamento de Yoro, el día 12 de enero del año 2025, aproximadamente a las 17:30pm.

Se emite un informe provisional con avances en la investigación con el fin de prevenir la repetición de eventos similares y mejorar en general la seguridad operacional.

Actualmente la investigación se encuentra desarrollando para poder concluir las causas probables y establecer las recomendaciones de seguridad operacional para evitar futuros accidentes.

1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES

1.1.- RESEÑA DEL VUELO

El domingo 12 de enero del año 2025, la aeronave **Thrush Aircraft S2R-T34**, con matrícula **HR-AZD**, operada por la empresa **Standard Fruit de Honduras, S.A.**, tenía planificado realizar un vuelo de aplicación agrícola (fertilizante), saliendo del aeródromo Coyoles, municipio Olanchito del departamento Yoro y realizar el trabajo sobre las fincas bananeras de Isleta, en el departamento de Colón.

La aeronave fue preparada y abastecida con 141,8 litros de combustible y una cantidad de fertilizante no confirmada. El despegue se realizó aproximadamente a las 17:31 hora local (23:31 horas UTC). Luego de aproximadamente trece minutos de vuelo (17:56 hora local), en ruta hacia el área de trabajo, la aeronave impactó con una serie de copas de árboles y posteriormente colisionó contra el terreno. Como resultado del accidente, la aeronave sufrió daños significativos, quedando totalmente destruida, y el piloto, resultó fallecido.

El accidente ocurrió de día, en condiciones visibilidad previa a la puesta del sol.

1.2.- LESIONES A PERSONAS

A consecuencia del accidente el piloto de la aeronave sufrió lesiones mortales.

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	0	0	0
ILESOS	0	0	0
TOTAL	1	0	0

1.3. - DAÑOS A LA AERONAVE

1.3.1 DAÑOS AL FUSELAJE

El fuselaje en su conjunto resulto con daños significativos, el ala izquierda quedo totalmente destruida, el estabilizador vertical se desprendió del conjunto de cola y daños en el tren de aterrizaje.



Fig.1- Imagen de daños en el fuselaje de la aeronave.

1.3.2 MOTOR Y HÉLICE

El motor resulto con daños mayores y la hélice se desprendió del mismo. Las palas de las hélices resultaron con dobladuras compatibles de motor en funcionamiento.



Fig. 2 – Imagen de la hélice con el daño en las palas

1.4.- OTROS DAÑOS

En el área donde se produjo el accidente de la aeronave, en un rango aproximado de 250 metros cuadrados se contaminó con producto fertilizante, además la vegetación resultó con tres árboles dañados y un árbol arrancado.



Fig. 3 – Imagen de la superficie afecta por el producto agrícola.

1.5.- INFORMACION DEL PILOTO

El Piloto de 42 años, de nacionalidad hondureña, poseía una Licencia de Piloto Comercial Avión. El certificado Médico Clase I se emitió el 31/Enero/2024 y con fecha de expiración 31/Enero/2025. Su chequeo de verificación de competencias para la licencia de piloto comercial se realizó el 10/06/2024 en forma satisfactoria.

Cumplía con la reglamentación vigente para vuelos comerciales:

Piloto HR-AZD	
Sexo	Masculino
Edad	42
Nacionalidad	Hondureña
Licencia	Piloto Comercial de avión.
Habilitaciones	Monomotores Terrestres.
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 31/01/2025

Nota: al momento del accidente el piloto no poseía una licencia para fumigación agrícola.

Experiencia en Vuelo

Tipo de Aeronave	Horas
Actividad de vuelo en Fuerza Aérea Hondureña	
Monomotor	1.910 hrs
Multimotor	310 hrs
Instrumentos	513.75 hrs
Instructor	1,008.41 hrs
Horas de aeroplicación según constancia del Operador	
*Aeroplicación	2,853.3 hrs
Aeroplicación en los últimos 6 meses	238,1hrs

***Nota:** Según formulario de registro del piloto de la empresa aseguradora USAIG, completado por la compañía operadora en fecha 20 de febrero del 2024, el mismo contaba con una actividad de vuelo de aeroplicación de 2,853.3 horas.

Según los registros la última actividad de vuelo previa al accidente fue el día anterior 11 de enero, en la cual volo 2.2 horas sin novedades.

1.6.- INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

La Aeronave es de marca **THRUSH AIRCRAFT, INC. S2R-T34.**

1.6.1.- AERONAVE



Fig. 4 – Imagen de referencia de la aeronave en vuelo.

MARCA:	THRUSH AIRCRAFT
MODELO:	S2T-T34
MATRICULA:	HR-AZD
SERIE:	T34-300
AÑO DE FABRICACION:	2009
PESO MAXIMO DE DESPEGUE:	9,500 LBS
FABRICANTE:	THRUSH AIRCRAFT
PROPIETARIO:	STANDARD FRUIT DE HONDURAS, S.A.
OPERADOR:	STANDARD FRUIT DE HONDURAS, S.A.

1.6.2.- CERTIFICADO ESPECIAL DE AERONAVEGABILIDAD

CLAVE:	051/2024
CERTIFICADO TIPO:	A4SW
CATEGORIA RESTRINGIDA:	FUMIGACION AGRICOLA

Al momento del accidente la aeronave poseía un certificado de aeronavegabilidad especial emitido el 20 de diciembre del 2024 por un periodo de 6 meses, por no cumplir con todos los requisitos de aeronavegabilidad requeridos.

1.6.3.- MOTOR Y HÉLICE INSTALADOS EN LA AERONAVE

MOTOR:	1
MODELO:	PT6A-34AG
NUMERO DE SERIE:	PCE-PH1637

HÉLICE:	HARTZELL
MODELO:	HC-B3TN-3D
NUMERO DE SERIE:	BUA-34462

1.6.4.- REGISTRO DE MANTENIMIENTO

HORAS TOTALES DE VUELO AERONAVE:	S/D
ÚLTIMA INSPECCION DE 400 HRS.:	22/10/2024
TOMA DE LECTURA EL DIA DEL SUCESO AL TACOMETRO DE LA AERONAVE:	22.7 Hrs

1.7.- METEOROLOGIA

Al momento del accidente las condiciones eran visuales encontrándose el vuelo con la visibilidad diurna previo a la puesta del sol.

Posición del sol

Tabla de posición solar — Yoro, Honduras (12 de enero de 2025)

Evento solar	Hora local (CST)	Azimut solar (°)
Puesta del Sol	17:39	237.5°
Fin del Crepúsculo Civil	17:59	244.3°

1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACION

N/A

1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS

N/A

1.10.- INFORMACION DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

La aeronave se accidentó en un campo de coordenadas 15°30'27.5"N - 86°18'15.9"W, que era utilizado para ganadería, ubicado a 40km del aeródromo de Coyoles, rumbo directo aproximado 070° al municipio de Saba depto. de Colon.

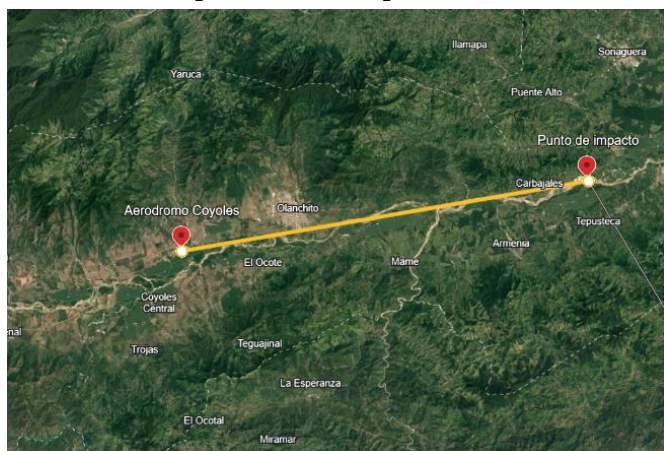


Fig. 5 – Imagen del trayecto de la aeronave.



Fig. 6 – Imagen del primer punto de impacto.

El lugar del accidente contaba con árboles de 20 mt aproximadamente de altura, pasto para ganado y terreno fangoso.



Fig. 7 – Imagen del recorrido post impacto en tierra de la aeronave.



Fig. 8 – Imagen punto final de la aeronave.

1.11.- REGISTRADORES DE VUELO

Este tipo de aeronaves no cuenta con registradores de vuelo, la regulación no lo exige.

1.12.- INFORMACION DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave en vuelo recto y nivelado con rumbo Noroeste, golpeo primero con la copa de un árbol a unos 15 metros de altura donde se desprendió parte del ala izquierda y del estabilizador vertical, luego golpeo con una serie de árboles en actitud de viraje con el plano izquierdo hacia abajo y posteriormente impacto contra el terreno en posición invertida desplazándose sobre el mismo 100 mts hasta impactar con otro árbol donde finalmente quedo detenida. Hubo dispersión de fragmentos de la aeronave en una área de 250 mts cuadrados.



Fig. 9 – Imagen de posición de los restos de la aeronave.



Fig. 10 – Imagen punto final de la aeronave en posición invertida.

1.13.- INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

Se realizó solicitud a Medicina Forense sobre resultados de datos pertinentes obtenidos en la autopsia. Al momento del presente informe provisional la CIAIA no ha recibido el resultado de la autopsia.

1.14.- INCENDIO

No hubo indicios de fuego en la aeronave en vuelo y posterior al impacto.

1.15.- ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

Como resultado de la dinámica del impacto y las fuerzas resultantes y su posterior desplazamiento en forma invertida, ocasiono daños estructurales en el habitáculo sin posibilidad de sobrevivencia para el ocupante. Se pudo verificar que el piloto tenía sus cinturones, y casco de seguridad colocados al momento del rescate.

El Ministerio Publico realizo el procedimiento para la recuperación del cuerpo del piloto. Las Fuerzas Armadas FFAA mediante destacamento Colibrí brindaron resguardo en el lugar donde quedo la aeronave, también asistieron al rescate del cuerpo de bomberos y cruz roja.

1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES

- 1.16.1. Al momento del accidente la aeronave poseía un certificado de aeronavegabilidad especial emitido el 19 de diciembre del 2024. Este certificado de Aeronavegabilidad se otorga de conformidad con la ley de Aeronáutica civil de Honduras bajo el legislativo 55-2004 en fecha 19 de mayo del 2004 (reformado bajo el decreto 65-2017) y el RAC 21 para la aeronave antes mencionada. Esta aeronave no cumplía con todos los requisitos de aeronavegabilidad requeridos por el anexo 8 de la OACI.

 Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil Certificado de Aeronavegabilidad Especial Special Airworthiness Certificate		
1. Nacionalidad y Matricula <i>Nationality and Registration</i> HONDURAS HR-AZD	2. Fabricante y modelo <i>Manufacturer and Model</i> THRUSH AIRCRAFT, INC. S2R-T34	3. No. de serie de la Aeronave <i>Aircraft serial number</i> T34-300
4.1 Categoría por Certificado Tipo <i>Category by Type Certificate</i> RESTRICTO	4.2 No. Certificado Tipo <i>Type Certificate No.</i> A4SW	4.3 Categoría Operacional <i>Operational Category</i> FUMIGACIÓN AGRÍCOLA
5. Este certificado de Aeronavegabilidad se otorga de conformidad con la ley de Aeronáutica Civil de Honduras bajo el legislativo 55-2004 de fecha 19 de mayo del 2004 (Reformado bajo el decreto 65-2017) y el RAC 21 para la aeronave antes mencionada. Esta aeronave no cumple con todos los requisitos de aeronavegabilidad requeridos por el anexo 8 de la OACI y debe ser mantenida y utilizada de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes. Este certificado debe permanecer a bordo de la aeronave. <i>This Certificate of Airworthiness is granted in accordance with the Honduran Civil Aviation law under the Legislative 55-2004 dated May 19, 2004 (Reformed under decree 65-2017) and the RAC 21 for the afore mentioned aircraft. This aircraft does not comply with all the airworthiness requirements required by ICAO Annex 8 and must be maintained and used from according to the above and the corresponding limitations of utilization.</i> This Certificate must remain onboard the aircraft.		
6. Fecha de otorgamiento <i>Date of Issue</i> 19 de diciembre del 2024	7. Fecha de Expiración <i>Expiration Date</i> 19 de junio del 2025	8. Por el Departamento de Estándares de Vuelo <i>by Flight Standards Department</i>
Nota: Segunda Edición 30 junio 2017		 HELTON CHAVEZ Jefe de Aeronavegabilidad Chief of Airworthiness Delegación AHAC 034-2024 Delegate AHAC 034-2024 Nombre y Firma <i>Name and Signature</i> No. de Registro AHAC AIR: 051/2024 AHAC-FORM-AIR-1050

Fecha: _____ Recibido por: _____

Fig. 11 – Imagen del Certificado de Aeronavegabilidad Especial.

1.16.2 La aeronave contaba con un equipo MVP (Engine Monitoring System) instalado, el cual almacena información correspondiente a parámetros del motor. Dicho dispositivo fue recuperado y enviado al laboratorio **Electronics International Inc.**, en los Estados Unidos de América, para la recuperación de la información almacenada.

Al momento de la redacción del presente informe, los datos obtenidos del MVP están en proceso de análisis por la CIAIA.

1.17.- INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

La Empresa Standard Fruit de Honduras cuenta con un Certificado Operativo Aviación agrícola con emisión desde 04/11/2008.

1.18.- INFORMACION ADICIONAL

N/A

2.0.- AVANCE EN LA INVESTIGACION

Este informe presenta los hallazgos preliminares y provisionales de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis, conclusiones y recomendaciones de seguridad operacional sólo serán publicados en el informe final.

La investigación actualmente se encuentra en la fase de recolección de evidencias, a la espera de los informes de ensayos y autopsia, para su posterior análisis y preparación del Informe Final.

