



INFORME PROVISIONAL **INCIDENTE GRAVE**

CIAIA-SINCID-02-2025

**HELICÓPTERO EC-135
MATRÍCULA N135ML**



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



(+504) 2233 - 2503
Ext. 2033



ciaiahn@sedena.gob.hn



www.ahac.gob.hn/accidentes-e-incidentes/

ADVERTENCIA

El presente Informe Provisional refleja el avance de la investigación técnica adelantada por la Comisión Investigadora 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.- INFORMACIÓN DEL PILOTO	7
1.6.- INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE	8
1.7.- METEOROLÓGIA	10
1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.....	10
1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS.....	10
1.10.- INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.....	10
1.11.- REGISTRADORES DE VUELO	11
1.12.- INFORMACIÓN DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO	11
1.13.- INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLOGICA	11
1.14.- INCENDIO.....	11
1.15.- ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA.....	11
1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES	12
1.17.- INFORMACIÓN ORGANICA Y DE DIRECCIÓN	13
1.18.- INFORMACIÓN ADICIONAL	13
2.0.- AVANCE EN LA INVESTIGACIÓN	13

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 clasifico como un “**Incidente Grave**” de acuerdo con la definición de **INCIDENTE GRAVE** establecida en el **Anexo 13 de OACI “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación” Capítulo I – Definiciones**.

La Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIAIA), fue informada de este suceso a través de la oficina de Navegación Aérea de la **Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC)**, por lo que se conformó el equipo de investigación para determinar las posibles causas de este suceso.

El Incidente ocurrió a 10 milla náuticas al norte del Aeropuerto de Toncontin, cerca de la carretera hacia Olancho en el Municipio del Distrito Central departamento de Francisco Morazán, el día 30 de enero del año 2025, aproximadamente a las 15:48pm.

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 en desarrollo 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 día jueves 30 de enero de 2025, a las 15:41 hora local (21:41 UTC), el helicóptero Eurocopter Deutschland GmbH EC135P2+, matrícula N135ML, despegó del Aeropuerto Internacional Toncontín (MHTG) con un plan de vuelo privado con destino al Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales (MHLM), transportando un (1) piloto y un (1) pasajero.

Luego del despegue, aproximadamente a 10 millas náuticas al norte del aeródromo (R° 006 TNT), la aeronave impactó con un ave de rapiña (zopilote). A las 15:48 hora local, el piloto se comunicó con la Torre de Control, declarándose en emergencia. Posteriormente, efectuó un aterrizaje de emergencia en un campo abierto, el cual se desarrolló sin mayores inconvenientes.

Como consecuencia del impacto, el piloto sufrió lesiones leves, mientras que el pasajero resultó ileso. La aeronave presentó daños en el parabrisas (windshield) derecho.

El incidente ocurrió en horario diurno, bajo condiciones meteorológicas favorables y buena visibilidad.

1.2.- LESIONES A PERSONAS

A consecuencia del incidente grave el piloto de la aeronave sufrió lesiones leves, pasajero ileso.

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

1.3. - DAÑOS A LA AERONAVE

1.3.1 Daños al Windshield

El vidrio frontal del lado del piloto (derecho) resultó con daños significativos, fragmentándose gran parte del Windshield delantero.



Fig.1- Imagen del Fuselaje.



Fig.2- Imagen de daños en el parabrisa.

1.4.- OTROS DAÑOS

Sin daños.

1.5.- INFORMACIÓN DEL PILOTO

El Piloto de 57 años, de nacionalidad hondureña, poseía una Licencia de Piloto Comercial helicóptero. El certificado Médico **Clase I** se emitió el 17/Enero/2025, con fecha de expiración 30/Julio/2025. Su último recurrente de vuelo lo obtuvo en fecha 03 abril del 2024. Información

Cumplía con la reglamentación vigente para vuelos comerciales:

Piloto N135ML	
Sexo	Masculino
Edad	57
Nacionalidad	Hondureña
Licencia	Piloto Comercial Helicóptero
Otras Licencias	-Piloto Comercial de avión -Piloto Privado (FAA)
Habilitaciones	Monomotores Terrestres.

Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 30 de julio del 2025, Recomendación de uso de lentes correctivos.
----------------------------------	---

Experiencia en Vuelo

Tipo de Aeronave	Horas
Helicóptero	4,172 hrs
Jet	3,725 hrs

Nota: La actividad de vuelo del piloto fue suministrada por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC, depto. de Licencias, en la que consta que el piloto contaba con 4,172 hrs en helicóptero a fecha 29 de abril del 2024.

1.6.- INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

El helicóptero es de marca EUROCOPTER DEUTSCHLAND GMBH.

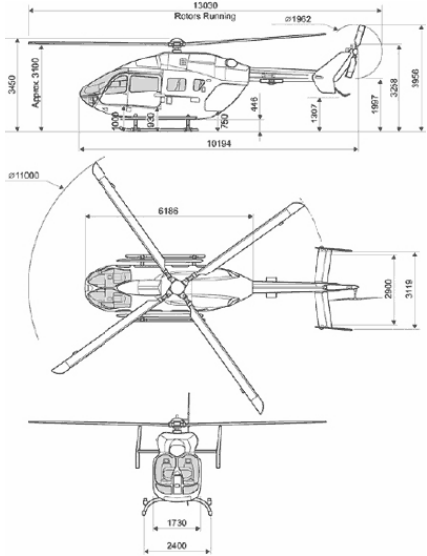


Fig. 3 – Imagen de referencia de la aeronave.

1.6.1.- HELICÓPTERO

MARCA:	EUROCOPTER DEUTSCHLAND GMBH
MODELO:	EC135P2+
MATRICULA:	N135ML
SERIE:	0940
AÑO DE FABRICACION:	2010
PESO MAXIMO DE DESPEGUE:	2,910 KG
FABRICANTE:	EUROCOPTER DEUTSCHLAND GMBH
PROPIETARIO:	AVICORP
OPERADOR:	AVICORP

1.6.2.- CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

CLAVE:	SW-FSDO-19
CERTIFICADO TIPO:	STANDAR
CATEGORIA:	NORMAL

1.6.3.- MOTORES INSTALADOS EN LA AERONAVE

MOTORES:	2
MODELO:	PRATT & WHITNEY PW 206B2
NUMERO DE SERIE ROTOR PRINCIPAL:	-L621M1010057
NUMERO DE SERIE ROTOR DE COLA:	-L642A0101052

1.6.4.- REGISTRO DE MANTENIMIENTO

HORAS TOTALES DE VUELO AERONAVE:	1414 hrs
ÚLTIMA INSPECCION DE 400 HRS.:	S/D

Nota: En fecha 12 de agosto del 2024 según registros proporcionados por la empresa la aeronave contaba con 1,414 horas y 3,394 aterrizajes.

1.7.- METEOROLÓGIA

La información meteorológica suministrada por servicio meteorológico Toncontin de Honduras a las 15:41 en el aeropuerto eran las siguientes:

METAR MHTG 302100Z 05009KT 9999 SCT032 26/14 Q1017 A3003 NOSIG

Viento del sector norte con una intensidad 09 nudos, visibilidad ilimitada más de 10km , nubes dispersas (SCT) a 3200 pies de altura, temperatura de 26 grados centígrados y punto de rocío 14, presión atmosférica de altímetro de 1017 Milibares o 3003 pulgadas de mercurio.

1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

El día del incidente no se reportaron fallas o mal funcionamiento anormales en los sistemas de navegación (VOR,DME,). El vuelo estaba previsto bajo Reglas de Vuelo visual (VFR).

1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS

El piloto mantuvo comunicaciones con el control terrestre en frecuencia 121.90MHz. , luego del despegue y bajo control de torre TNT, a 10 NM la aeronave fue transferida con Tegucigalpa control frecuencia 126.70MHz., inmediatamente el piloto se comunico con TNT control utilizando el llamado MAY DAY-MAY DAY, informando la posición respecto al VOR DME de Toncontin. La declaración de emergencia ocurrió a las a las 21:48 UTC.

1.10.- INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

La aeronave aterrizo en un campo abierto de coordenadas 14°12'11.9"N 87°12'52.6"W, que era utilizado para lotificación de lotes de terrenos, ubicado a 18km del Aeropuerto de Toncontin, radial 006° con rumbo al norte. El lugar era de tierra con pasto bajo sin obstáculos.

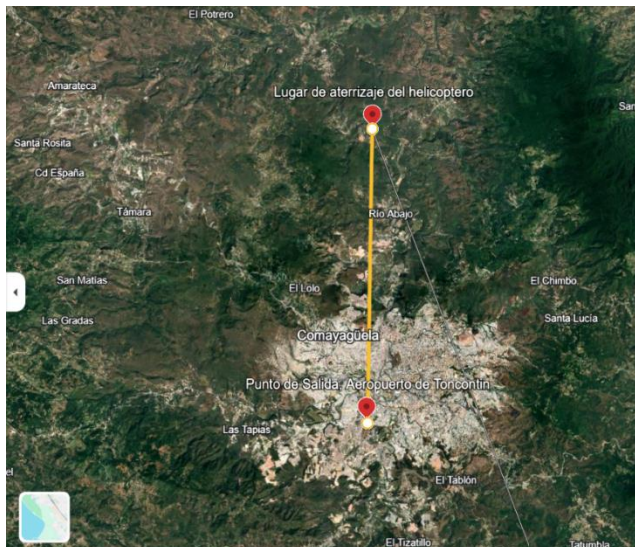


Fig. 6 – Imagen del trayecto de la aeronave.



Fig. 7 – Imagen del lugar de aterrizaje.

1.11.- REGISTRADORES DE VUELO

Este tipo de aeronaves no cuenta con registradores de vuelo, la regulación no lo exige bajo el **RAC-OPS 1.700 Registradores de voz de cabina de mando (CVR)**.

Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue **superior a 5 700 kg** y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1987, o a partir de esa fecha, deben estar equipados con CVR.

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

La aeronave en vuelo recto y nivelado con 1.000 pies de altura aproximadamente y rumbo Norte, a 10 millas náuticas desde su despegue, impacto con al menos 1 ave Coragyps atratus (zopilote).

El ave impacto con el windshield derecho de la aeronave ocasionando su rotura.



1.13.- INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLOGICA

No se detectó evidencia médico-patológica del piloto relacionada con el incidente.

1.14.- INCENDIO

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

1.15.- ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

Como resultado del impacto del ave contra el parabrisas ocasiono lesiones leves en el piloto.

Al momento de la evacuación, se hizo presente un helicóptero de la Fuerza Aérea Hondureña, asignado a tareas de búsqueda y salvamento. Posteriormente a la evacuación del piloto y del pasajero, ambos fueron trasladados a la Base Aérea Hernán Acosta Mejía de la Fuerza Aérea Hondureña, donde una ambulancia se encontraba a la espera para su traslado a un centro médico.

1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Ave Coragyps atratus (zopilote)



Fig. 9– Imagen de referencia del ave rapiña.

El zopilote común (Coragyps atratus), también conocido como gallinazo o buitre negro, es un ave rapaz neotropical carroñera, reconocible por su plumaje negro brillante, cabeza grisácea sin plumas y parches blancos en las alas al volar. Mide unos 74 cm de longitud, tiene una envergadura de hasta 1.67 m y se adapta a zonas abiertas, urbanas y humedales de todo el continente. Son excelentes planeadores que suelen volar a alturas moderadas, generalmente entre 500 y 2.000 metros (aprox. 1,600 a 6,500 pies) sobre el suelo para detectar carroña.

En la trayectoria del rumbo norte se encuentra un basurero aproximadamente a 18km del Aeropuerto Toncontin, lo cual atrae mucha presencia de aves de gran tamaño y es muy vulnerable el impacto con las aeronaves que transitan en esa ruta de vuelo.

*Según la **RAC 139.337 Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales, inciso e).** el operador del Aeropuertos debe brindar una vigilancia en un radio de 13km.*

(e) El operador del aeródromo debe mantener vigilancia para evitar que en un radio no menor de 13 Km. (8 MN), en cualquier dirección al aeródromo, o el radio que establezca la AHAC se instalen vertederos de basura o cualquier otra fuente que atraiga aves u otros animales, a menos que un estudio aeronáutico indique la improbabilidad de que se presente un peligro aviario. En caso de que el operador del aeródromo conozca de la existencia de vertederos u otras instalaciones no compatibles con la aviación, debe de coordinar con las autoridades de salud y entidades que tengan la autoridad para eliminar e impedir la instalación, por medio del Comité de Peligro Aviario y Fauna Silvestre, de su aeródromo.

Fig. 10– Imagen de referencia RAC 139.337 INCISO E).

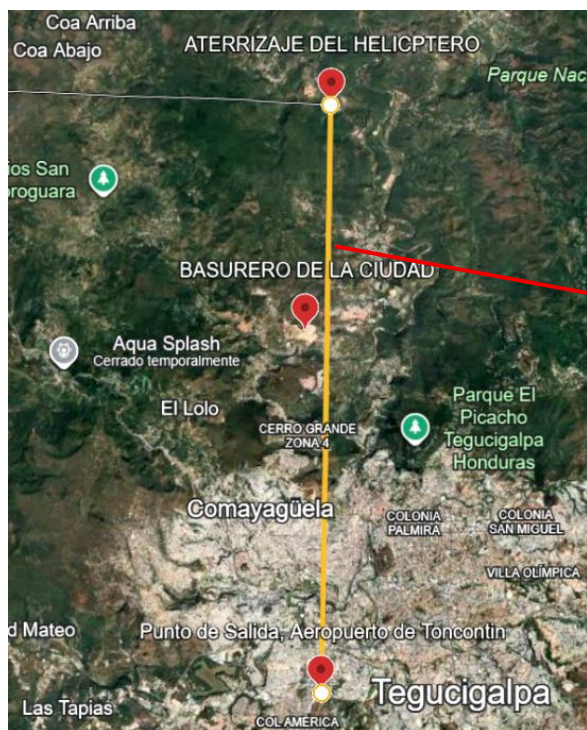


Fig. 11– Imagen de referencia en la trayectoria donde se encuentra en basurero.



Fig. 12– Imagen superficial del basurero.

1.17.- INFORMACIÓN ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

La Empresa Aviación Corporativa del Norte S.A (AVICORP), cuenta con una Autorización de Circulación de Aeronave Extranjera para Servicios Aéreos Privados sin Remuneración, mediante la utilización del Helicóptero Eurocopter Deutschland GmbH EC135P2, con Matricula N135ML, desde 13 de septiembre del 2024 con vigencia hasta el 11 de mayo del año 2025.

1.18.- INFORMACIÓN ADICIONAL

N/A

2.0.- AVANCE EN LA INVESTIGACIÓN

Este informe presenta los hallazgos preliminares y provisionales de la Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIAIA), 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, para su posterior análisis y preparación del Informe Final.

