



INFORME PROVINCIONAL ACCIDENTE

AHAC-ACCID-02-2019

AERONAVE PIPER PA-32-260
MATRICULA N260TM



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



(+504) 2233 - 2503
Ext. 2033



comaccidenteseincidentes@ahac.
gob.hn



[www.ahac.gob.hn/acciden
tes-e-incidentes/](http://www.ahac.gob.hn/accidentes-e-incidentes/)



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE HONDURAS



AGENCIA HONDUREÑA
DE AERONÁUTICA CIVIL

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 numeral 6.6 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras No. 014-2017, RAC 13 de Honduras, Manual de Procedimientos de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes (CIAIA), con el fin de indicar los pormenores, el avance en la investigación 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

ABREVIATURAS		Pág. 4
INTRODUCCION		Pág. 5
1.	Información sobre los hechos factuales.	Pág. 6
1.1	Reseña del Vuelo.	Pág. 6
1.2	Lesiones a Personas.	Pág. 6
1.3	Daños sufridos a la Aeronave.	Pág. 6
1.4	Otros daños.	Pág. 6
1.5	Información personal de la tripulación.	Pág. 7
1.6	Información sobre la Aeronave.	Pág. 7
1.6.1	Aeronave.	Pág. 7
1.6.2	Certificado de Aeronavegabilidad.	Pág. 7
1.6.3	Motor.	Pág. 8
1.6.4	Registro de Mantenimiento.	Pág. 8
1.6.5	Centro de Gravedad.	Pág. 8
1.7	Información Meteorológica.	Pág. 8
1.8	Ayudas para la Navegación.	Pág. 8
1.9	Comunicación y Servicios ATS	Pág. 8
1.10	Información del Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez	Pág. 9
1.11	Registradores de Vuelo.	Pág. 9
1.12	Información sobre los restos de la Aeronave accidentada y el impacto.	Pág. 9
1.13	Información médica y patológica.	Pág. 10
1.14	Incendio.	Pág. 10
1.15	Aspectos Supervivencia.	Pág. 10
1.16	Ensayos e Investigación	Pág. 10
1.16.1	Declaraciones de Observadores	Pág. 11
1.17	Evidencia filmográfica del accidente	Pág. 11
2.0	Avance en la Investigación	Pág. 12

ABREVIATURAS

AHAC	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.
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>).
BKN	Broken (Quebrado)
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)
N	North (Norte)
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 a una distancia aproximada de 900 metros del Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez de la Isla de Roatán Departamento de las Islas de la Bahía, el día 18 de mayo del presente año 2019, aproximadamente a las **2017UTC**.

Al cumplirse un (1) año del accidente, y de acuerdo a los protocolos establecidos en el Anexo 13, numeral 6.6, de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras **No. 014-2017**, RAC 13 de Honduras, Manual de Procedimientos de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes (CIAIA), 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 día sábado 18 de mayo presente año 2019, la aeronave PIPER CHEROKEE PA-32-260 con matrícula N260TM, aproximadamente a las 17:17 UTC, hora local 02:17 pm, se precipitó al mar, minutos después de haber despegado del aeropuerto internacional Juan Manuel Gálvez de las Islas de la Bahía entre una zona llamada Las Palmas y Dixon Cove, mientras realizaba un vuelo hacia La Isla de Guanaja, el piloto y los 4 ocupantes fallecieron producto del impacto.

1.2.- Lesiones a Personas

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	4	0
GRAVES	0	0	0
LEVES/NINGUNO	0	0	0
TOTAL	1	4	0

1.3.- Daños a la Aeronave

Debido a lo fuerte del impacto en el agua la aeronave se destruyó en su totalidad, dañándose el motor y hélice, fragmentándose las alas, sección de cabina, fuselaje.



1.4. Otros Daños

En el área donde se accidentó la aeronave es Arrecife de Coral el cual es un área protegida, por lo que la CIAIA se coordinó con la Marina Mercante para se hiciera un cerco alrededor de la aeronave y así poder contener el derrame de combustible y aceites.

1.5.- Información Personal de la Tripulación

El Capitán de 33 años de edad, de nacionalidad canadiense, era poseedor de una Licencia de Piloto Comercial FAA N° 3574627, El certificado Médico Clase I se emitió el 12/14/2017 y con fecha de expiración 01/01/2019. El piloto tenía un Gran Total de horas voladas de **2,000.00**.

1.6.- Información Sobre la Aeronave

La aeronave era de marca **PIPER PA-32-260**,



1.6.1- Aeronave

Marca	PIPER
Modelo	PA-32-260
Matrícula:	N260TM
Serie	32-689
Año de Fabricación	1965
Peso Máximo de Despegue	1542 Kg
Fabricante	PIPER
Propietario:	LARRY JAMES FORSETH
Operador:	CAC AVIATION LLC

1.6.2- Certificado de Aeronavegabilidad

Número:	SO FSDO-64
Certificado Tipo:	A3S0
Categoría	Normal

1.6.3- Motor instalado en la aeronave

Motor:	LYCOMING
Modelo:	0-540 E4B5
Número de serie:	L-13944-40
TSO:	1721:42:00
TSN:	5057:42:00
Hélice Dos Palas:	HARTZELL
Modelo de Hélice:	HC-C2YR-1BF
Serie Hélice:	CH-7659
TSO Hélice	357:44:00

1.6.4- Registro de Mantenimiento

Horas totales de vuelo aeronave:	5,057:42:00 Hrs
Última Inspección de 100 Hrs.:	28/08/2018 TACH 5057:42:00 Hrs
Toma de lectura el día del Suceso al Tacómetro de la Aeronave.	18/05/2019 TACH 5151:42:00 Hrs

1.6.5 Centro de Gravedad

Durante la inspección y rescate de la documentación no fue localizado el peso y balance realizado por el piloto previo al despegue.

1.7. Información Meteorológica

1.7.1 Estación meteorológica de la Isla de Roatán

Viento del este con 10 nudos, visibilidad ilimitada, poca nubosidad baja a 2000 pies de altura, nubes altas a 20,000 mil pies, temperatura de 31 grados centígrados y punto de rocío 25, altímetro de 1009 Hectopascales y 2980 pulgadas de mercurio, no tuvieron incidencia en el accidente.

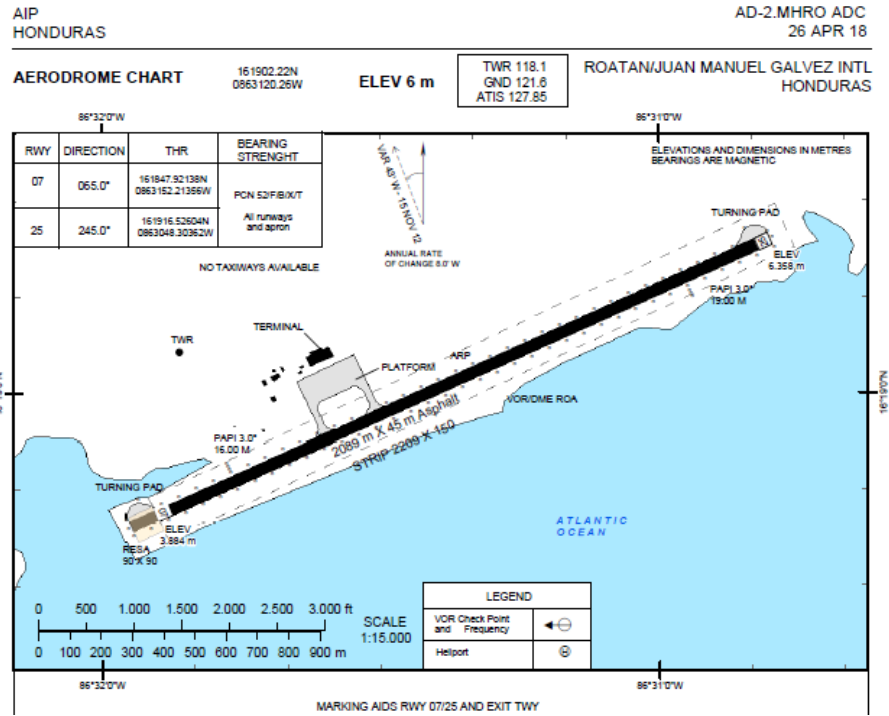
1.8.- Ayudas para la Navegación:

El día del accidente no se reportaron fallas o mal funciones de las comunicaciones entre la torre de control y la aeronave, estaban operando correctamente.

1.9.- Comunicaciones y Servicios ATS:

El piloto mantuvo las comunicaciones necesarias durante el periodo de tiempo de vuelo, nunca se declaró en emergencia no evidencio alguna falla o necesidad de asistencia previa al accidente.

1.10 Información del Aeropuerto Juan Manuel Gálvez de la Isla de Roatán



1.11- Registradores de Vuelo

La aeronave PIPER PA-32-260 Matricula N260TM, no tiene instalado abordo ningún equipo registrador de datos de vuelo (FDR) ni registrador de voz de la cabina (CVR), ya que estos equipos no son requeridos para este tipo de aeronave.

1.12.- Información de los Restos de la Aeronave Accidentada y del Impacto

La aeronave recorrió aproximadamente 1,800 metros de la cabecera 25 del Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez en la Isla de Roatán al lugar del impacto en un lugar llamado Las Palmas y Dixon Cove. Coordenadas del área del impacto 16°19'19.99"N 86°30'15.56"O



1.13.- INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

Se solicitó y se recibió a través del Ministerio Público y Medicina Forense, el Protocolo de Necropsia en que determina la causa de muerte del piloto, y se debió a:

- a) Hemotorax Bilateral
- b) Laceración Cardíaca

Los resultados Químicos Toxicológico de Alcohol y Drogas no se detectaron en sangre, las pruebas toxicológicas no arrojaron evidencias que pudieran haber sido factores contribuyentes al accidente.

Los 5 ocupantes incluyendo el piloto de la aeronave accidentada, fallecieron como consecuencia de los traumatismos múltiples y severos, externos e internos, producidos por la desaceleración brusca de la aeronave, como resultado del impacto contra mar.

1.14.- Incendio

No existió fuego en la aeronave durante el desarrollo del vuelo de despegue, no se evidenció además en el área del impacto.

1.15.- Aspectos de Supervivencia

Debido a las características del accidente, las posibilidades de supervivencia para los ocupantes de la aeronave fueron escasas. Las características de las lesiones demuestran que las fuerzas del impacto les produjeron a los ocupantes de la aeronave un fallecimiento instantáneo.

Los asientos se desprendieron de sus herrajes y los cinturones de seguridad se rompieron.

En lugar del suceso se encontraron parte de la documentación de la aeronave y objetos personales, los restos de los fallecidos fueron trasladados a las oficinas de Medicina Forense para su respectivo reconocimiento médico legal.

1.16.- Ensayos e Investigaciones

Dentro del proceso investigativo, el motor de la aeronave, fue llevado a los laboratorios de la fábrica LYCOMING ENGINES en el condado de Williamsport, Pensilvania USA, se solicitó la asistencia a la National Transportation Safety Board – NTSB (Estados Unidos), para la asignación de representantes acreditados en la inspección del motor de la aeronave PIPER PA-32-260 con matrícula N260TM-

El 23 de septiembre del 2019, se realizó la inspección con desarme (Teardown), Las partes del motor y componentes fueron fotografiados, desarmados y analizados minuciosamente durante el proceso con la supervisión del Investigador a Cargo de la NTBS, los ingenieros de la Fábrica LYCOMING y en presencia de la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos de Honduras (CIAIA).

Actualmente el informe de la inspección que realiza la fábrica Lycoming Engines es entregado a la Comisión de Accidentes e Incidentes de Honduras el cual no se encuentra finalizado; por lo que la Comisión de Accidentes e Incidentes se encuentra a la espera de recibir dicha información y así poder seguir con el proceso del informe final.

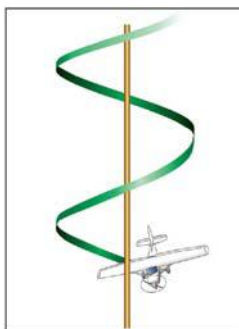
1.16.1 Declaraciones de observadores

Según pobladores que se encontraban en el lugar del suceso los cuales fueron entrevistados por la Comisión de Accidentes e Incidentes Aéreos, observaron cuando la aeronave despegó, luego notaron que estaba muy bajo según cuentan varios de los pobladores entrevistados, luego apreciaron que el motor de la aeronave dejó de escucharse y que el avión hizo un giro hacia la izquierda los pobladores pensaron que el piloto regresaría a la pista luego de eso la aeronave cayó al mar.

1.17 Evidencia filmográfica del accidente

En el proceso de recolección de evidencias de este suceso la CIAIA obtuvo un video de seguridad de una empresa privada el cual a continuación se puede comprender de una forma más clara la trayectoria de la aeronave hasta el momento en la que cayó al mar.

Secuencia en fotograma: fotos del video



Ejemplo de Barrena



1. Trayectoria en ascenso de la aeronave



2. Banqueo pronunciado de la aeronave hacia la izquierda posiblemente retornando a la pista



3. Aeronave entrando en STALL



4. Aeronave entrando en barrena

2.0 AVANCE EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra en la fase de análisis, procedimientos operacionales, revisión del panorama de riesgos, aspectos organizacionales y preparación del Informe Final.

Una vez se finalice el Informe Final, los Estados que participaron en la investigación se les enviara un el informe del proyecto final para dar sus comentarios y así poder finalizar este informe, con los resultados de la investigación se harán las conclusiones, causa probable, factores contribuyentes y recomendaciones de seguridad operacional.

