



GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DE HONDURAS



AGENCIA HONDUREÑA  
DE AERONÁUTICA CIVIL

**El presente reporte se brinda como información factual debido a que aún se encuentra en el proceso de recolección de información para completar el informe final de la aeronave N555DA, indicando que al estar completo se pondrá a disposición pública la investigación de este accidente ocurrido el día 23 de noviembre del 2017.**



## **OBJETIVO DE LA INVESTIGACION**

De conformidad con el **anexo 13** del **Convenio sobre Aviación Civil Internacional**, el objetivo de la investigación de accidentes de aeronaves no es culpar a alguien, ni imponer una responsabilidad jurídica. El único objetivo de la investigación a través del informe final es la prevención de accidentes e incidentes aéreos, de acuerdo a la Regulación de Honduras **RAC 13**, revisión 02 aprobada el 28 de octubre del 2012 por el Director General.

Este documento es propiedad de la **AHAC de Honduras** y se entiende que es únicamente para el destinatario. Nadie puede poseer, usar, copiar, revelar o distribuir este documento o ninguna información que contenga, sin la autorización expresa de la **AHAC de Honduras**. Tampoco el haber recibido o poseer este reporte en sí mismo, desde cualquier fuente, implica tener tal autorización.

El hacerlo puede resultar en responsabilidades civiles o penales que la ley de Honduras otorgue. Cualquier duda referente a este documento deberá ser dirigida al **AHAC de Honduras**. Este documento no podrá utilizarse para propósitos ajenos a la investigación de accidentes e incidentes de aviación, **Anexo 13** de la Organización de Aviación Civil ratificado por el **Estado de Honduras** establecido en el **artículo 165** de la **Ley de Aeronáutica Civil**.

<b>INDICE</b>		
<b>DEFINICIONES</b>		<b>Pág. 4</b>
<b>ABREVIATURAS</b>		<b>Pág. 7</b>
<b>INTRODUCCION</b>		<b>Pág. 8</b>
	Información sobre los hechos factuales.	<b>Pág. 9</b>
	Reseña del Vuelo.	<b>Pág. 9</b>
	Lesiones a Personas.	<b>Pág. 9</b>
	Daños sufridos a la Aeronave.	<b>Pág. 9</b>
	Otros daños.	<b>Pág. 11</b>
	Información personal de la tripulación.	<b>Pág. 11</b>
	Información sobre la Aeronave.	<b>Pág. 11</b>
	Aeronave.	<b>Pág. 11</b>
	Certificado de Aeronavegabilidad.	<b>Pág. 12</b>
	Motor.	<b>Pág. 12</b>
	Registro de Mantenimiento.	<b>Pág. 12</b>
	Centro de Gravedad.	<b>Pág. 12</b>
	Información Meteorológica.	<b>Pág. 12</b>
	Información sobre el Aeropuerto Internacional Toncontin	<b>Pág. 13</b>
	Información médica y patológica.	<b>Pág.13</b>
	Incendio.	<b>Pág. 13</b>

## DEFINICIONES

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas y métodos recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, tienen los significados siguientes:

**Accidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el Vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

— hallarse en la aeronave, o

— por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

— por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

— afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

— que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

Excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.— Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.— Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3.— El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1.

Nota 4.— En el Adjunto G figura orientación para determinar los daños de aeronave.

**Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Asesor.** Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

**Causas.** Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

**Estado de diseño.** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.  
**Estado de fabricación.** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

**Estado de matrícula.** Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota. — En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587).

**Estado del explotador.** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

**Estado del suceso.** Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

**Explotador.** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

**Incidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Nota. — En el Adjunto C figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

**Incidente grave.** Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

Nota 1.— La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Nota 2.— Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C.

**Informe preliminar.** Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

**Investigación.** Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

**Investigador encargado.** Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Nota.— Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

**Lesión grave.** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

**Masa máxima.** Masa máxima certificada de despegue.

**Programa estatal de seguridad operacional.** Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional. **(SSP)**

**Recomendación sobre seguridad operacional.** Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

**Registrador de vuelo.** Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Nota.— Véanse en el Anexo 6, Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.

**Representante acreditado.** Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

**ABREVIATURAS**

<b>AHAC</b>	<b>Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.</b>
<b>ATS</b>	<b>Servicios de Tránsito Aéreo (Air Traffic Service)</b>
<b>ATP</b>	<b>Piloto de Servicio Aéreo (Air Transport Pilot)</b>
<b>ATC.</b>	<b>Control de Tránsito Aéreo (Air Traffic Control).</b>
<b>BKN</b>	<b>Broken (Quebrado)</b>
<b>DME</b>	<b>Distance Messuare Equipment (Equipo Medidor de Distancia)</b>
<b>FAH</b>	<b>Fuerza Aérea Hondureña</b>
<b>Fts</b>	<b>Feets (Pies)</b>
<b>Gs</b>	<b>Gravedades</b>
<b>Hrs</b>	<b>Horas</b>
<b>Kts</b>	<b>Knots (Nudos)</b>
<b>MHz</b>	<b>Mega Hertz</b>
<b>M</b>	<b>Metros</b>
<b>Min</b>	<b>Minutos</b>
<b>SOP</b>	<b>Standar Operation Procedures (Procedimientos Estándar de Operación)</b>
<b>TSO</b>	<b>Times Since Operation (Tiempo desde la Operación)</b>
<b>TSN</b>	<b>Times Since New (Tiempo desde Nuevo)</b>
<b>UTC</b>	<b>Universal Time Coordinated (Tiempo Universal Coordinado)</b>
<b>N</b>	<b>North (Norte)</b>
<b>VMC</b>	<b>Visual Metereological Conditions (Condiciones Meteorológicas Visuales)</b>
<b>OACI</b>	<b>Organización de Aviación Civil Internacional.</b>
<b>VOR</b>	<b>Radiofaro Omnidireccional Alta Frec. (Very High Omnidirectional Range)</b>
<b>W</b>	<b>Oeste (West)</b>
<b>%</b>	<b>Por ciento</b>

## **INTRODUCCION**

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

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes fue informado de este suceso a través del Departamento de Estándares de Vuelo de la **Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC)**, por lo que se conformó la Junta de Investigación de Accidentes e Incidentes para determinar las posibles causas de este suceso.

El incidente ocurrió en el Aeropuerto Internacional Toncontin de la ciudad de Tegucigalpa el día 23 de November del año 2017, aproximadamente a las 21:50 UTC.

## **INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES**

### **RESEÑA DEL VUELO**

La aeronave **PIPER AZTECA PA23-250 Matricula N555DA**, efectuaba un vuelo privado saliendo desde el aeródromo de Choluteca, con destino al Aeropuerto internacional Toncontin, sin ninguna novedad. A su regreso hacia el aeropuerto sigue las recomendaciones de torre de control efectuando su base y final hacia la pista 02, aterrizando sin el sistema de tren de aterrizaje extendido, seguidamente es retirada de la pista principal y resguardada en un hangar privado, para luego continuar con el proceso de Investigación por posible falla del sistema del tren de aterrizaje.

### **LESIONES A PERSONAS**

<b>LESIONES</b>	<b>TRIPULACION</b>	<b>PASAJEROS</b>	<b>OTRO</b>
<b>MORTALES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>GRAVES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>LEVES/NINGUNO</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

### **DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE**

La aeronave recibió daños en la parte inferior de la aeronave y en las hélices (ver foto No.1, 2 y 3)



**Foto o. 1**



**Foto No.2**



**Foto No.3**

### **OTROS DAÑOS**

Este incidente **NO** provocó daños al medio ambiente ni daños a terceros.

### **INFORMACION PERSONAL DE LA TRIPULACIÓN**

El Capitán de 53 años de nacionalidad Hondureño, es poseedor de una Licencia de Piloto Privado **FFA** N° 3282935

### **INFORMACION SOBRE LA AERONAVE** (ver foto 4)



**Foto No.4**

### **AERONAVE**

<b>Marca</b>	<b>PIPER AZTECA</b>
<b>Modelo</b>	PA23-250
<b>Matrícula:</b>	N555DA
<b>Serie</b>	27-7554139
<b>Año de Fabricación</b>	1975
<b>Fabricante</b>	PIPER AIRCRAFT INC
<b>Propietario u Operador:</b>	Thelma Maria Andino Mondagron

Certificado de Aeronavegabilidad

<b>Número:</b>	<b>ACE-FSDO-61</b>
<b>Certificado Tipo:</b>	1A10
<b>Categoría</b>	Normal

Motor actual que tenía la aeronave

<b>Motor 1:</b>	LYCOMING
<b>Motor 2:</b>	LYCOMING
<b>Modelo Derecho:</b>	IO-540-C4B5
<b>Modelo Izquierdo:</b>	IO-540-C4B5
<b>Número de serie Derecho :</b>	L- 18678-48A
<b>Número de serie Izquierdo :</b>	RL-19269-48A
<b>Hélice Dos Palas:</b>	Hartzell
<b>Modelo Izquierdo :</b>	HC-E2YR-2RBSF
<b>Modelo Derecho :</b>	HC-E2YR-2RBSF
<b>Serie Izquierdo :</b>	BP2664
<b>Serie Derecho :</b>	BP7486
<b>Ultima Inspección de 50 hrs.</b>	10/01/2015 TACH 8,426,6 Hrs
<b>Ultima Inspección de 100hrs</b>	10/01/2015 TACH 8,426,6 Hrs

Centro de Gravedad

N/A

**Información Meteorológica**

Las condiciones meteorológicas no fueron un factor en el incidente.

## INFORMACIÓN SOBRE EL AEROPUERTO INTERNACIONAL TONCONTIN

(Ver foto No 5)

Coordenadas Geográficas	140336.92N 0871302.68W
Elevación (msl)	1008 M (3307 FT)



Foto No.5

### INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

La tripulación no sufrió ningún daño físico, no fueron evaluados clínicamente y no se les aplicó exámenes Toxicológicos.

### INCENDIO

No existió incendio en la aeronave antes, durante ni después del incidente

**COMISION DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES / INCIDENTES DE  
LA AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL**