



GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DE HONDURAS



AGENCIA HONDUREÑA  
DE AERONÁUTICA CIVIL

## **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. 3</b>
<b>ABREVIATURAS</b>		<b>Pág. 6</b>
<b>INTRODUCCION</b>		<b>Pág. 7</b>
<b>1.</b>	Información sobre los hechos factuales.	<b>Pág. 8</b>
1.1	Reseña del Vuelo.	<b>Pág. 8</b>
1.2	Lesiones a Personas.	<b>Pág. 8</b>
1.3	Daños sufridos a la Aeronave.	<b>Pág.8</b>
1.4	Otros daños.	<b>Pág. 10</b>
1.5	Información personal de la tripulación.	<b>Pág. 10</b>
1.6	Información sobre la Aeronave.	<b>Pág. 11</b>
1.6.1	Aeronave.	<b>Pág. 11</b>
1.6.2	Certificado de Aeronavegabilidad.	<b>Pág. 11</b>
1.6.3	Motor.	<b>Pág. 12</b>
1.6.4	Registro de Mantenimiento.	<b>Pág. 12</b>
1.6.5	Centro de Gravedad.	<b>Pág. 12</b>
1.7	Información Meteorológica.	<b>Pág. 12</b>
1.8	Ayudas para la Navegación.	<b>Pág. 13</b>
1.9	Comunicación y Servicios ATS	<b>Pág. 13</b>
1.10	Información del Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez	<b>Pág. 13</b>
1.11	Registradores de Vuelo.	<b>Pág. 13</b>
1.12	Información sobre los restos de la Aeronave accidentada y el impacto.	<b>Pág. 14</b>
1.13	Información médica y patológica.	<b>Pág.14</b>
1.14	Incendio.	<b>Pág. 14</b>
1.15	Aspectos Supervivencia.	<b>Pág. 15</b>
1.16	Ensayos e Investigación	<b>Pág. 15</b>
1.16.1	Declaraciones de Testigos	<b>Pág. 15</b>
2.0	Análisis	<b>Pág. 15</b>
2.1	Desarrollo del Vuelo	<b>Pág. 15</b>
2.2	Análisis factor Material	<b>Pág. 16</b>
3.0	Conclusiones	<b>Pág. 16</b>
3.1	Hallazgos definidos	<b>Pág. 16</b>
3.2	Causas Probables	<b>Pág. 17</b>
4.0	Recomendaciones de Seguridad	<b>Pág. 17</b>
4.1	Recomendaciones a la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil y al Operador	<b>Pág. 17</b>
ANEXO A	Informe Meteorológico	<b>Pág. 19</b>
ANEXO B	Examen Toxicológico	<b>Pág. 21</b>
ANEXO C	Peso y Balance	<b>Pág. 23</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.

**Directivas de Aeronavegabilidad.** Las Directivas de aeronavegabilidad (**AD**) son normas legalmente exigibles emitidas por la FAA de acuerdo con 14 CFR parte 39 para corregir una condición insegura en un producto. 14 CFR parte 39 define un producto como un avión, motor de avión, hélice o dispositivo.

**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.

**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 (<i>Air Traffic Control</i>).</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>MHLC</b>	<b>Designador OACI del aeropuerto Golosón de la ciudad de La Ceiba</b>
<b>OACI</b>	<b>Organización de Aviación Civil Internacional.</b>

## **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 Junta de Investigación de Accidentes e Incidentes para determinar las posibles causas de este suceso.

El Accidente ocurrió en el Aeropuerto Juna Manuel Gálvez de la Isla de Roatán teniendo una excursión de pista el día 22 de diciembre del 2020 aproximadamente a las 5:55 hora local, 2355 UTC

## **1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES**

### **1.1 Reseña del Vuelo**

El día **lunes 28 de diciembre del año 2020**, una aeronave tipo **Avión CESSNA 414 con matrícula HR-AXX**, se disponía a realizar un vuelo privado (familiar) con 3 pasajeros más el Capitán saliendo del Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez de la Isla de Roatán hacia el Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales de la ciudad de San Pedro Sula.

La Aeronave inicio el rodaje hacia la cabecera 07 aproximadamente a las 2349 hora ZULU hora local 5:49 pm sin ninguna novedad, la aeronave al momento de llegar la plataforma de giro de la cabecera 07 (la gota) tuvo problemas para realizar el viraje lo que provoco una excursión de pista aproximadamente a las 2355 hora ZULU hora local 5:55 pm que dejo la aeronave fuera de la superficie de la misma, llegando hasta el cerco perimetral del aeropuerto del lado norte, por lo que el Capitán de la aeronave de inmediato solicito por la frecuencia la presencia de bomberos al lugar del suceso, una vez asegurada la aeronave y sin presencia de fuego el capitán se dispuso a evacuar a los pasajeros estos sin lesiones.

### **1.2.- Lesiones a Personas**

No se evidencio ninguna lesión o daño al tripulante de la aeronave ni a los pasajeros, saliendo por sus propios medios de la aeronave.

### **1.3.- Daños a la Aeronave**

<b>LESIONES</b>	<b>TRIPULACION</b>	<b>PASAJEROS</b>	<b>OTROS</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>

La aeronave sufrió daños en la parte inferior de la aeronave (Panza), puntas de alas, hélices tren de nariz, motores ver foto (**Fotos 1, 2, 3 y 4**)



**Foto No. 1**



**Foto No. 2**



**Foto No. 3**



**Foto No. 4**

#### **1.4. Otros Daños**

Este accidente **NO** provocó daños al medio ambiente, solo daños al cerco perimetral del aeropuerto Juan Manuel Gálvez de la Isla de Roatán.

#### **1.5.- Información Personal de la Tripulación**

El Capitán de 33 años de nacionalidad hondureña, es poseedor de una Licencia de piloto comercial N° 4279 con fecha de expiración el 30 de julio del 2023, con habilitaciones en, Mono motores Terrestres, Multimotores Terrestres, Instrumentos, instructor de vuelo e instructor de instrumentos.

El certificado Médico **Clase I** se encontraba válido hasta el 30 de noviembre del 2021. El piloto tiene un aproximadamente un Total de horas voladas **2,900 hrs**

## **1.6.- Información Sobre la Aeronave**

La aeronave era de marca CESSNA 414, Ver foto 5



**Foto No. 5**

### **1.6.1- Aeronave**

Marca	CESSNA AIRCRAFT
Modelo	CESSNA 414 TEXTRON AVIATION INC.
Matrícula:	HR-AXX
Serie	414-0650
Año de Fabricación	1975
Peso Máximo de Despegue	6,038 LBS
Fabricante	CESSNA TEXTRON AVIATION
Operador:	Inversiones del Prado S.A. de C.V.
Propietario:	Inversiones del Prado S.A. de C.V.

### **1.6.2- Certificado de Aeronavegabilidad**

Número:	020/2020
Certificado Tipo:	A7CE
Categoría	COMERCIAL
Fecha de expedición:	23 de junio 2021

### **1.6.3- Motores actuales instalados en la aeronave**

Motor:	Continental Motors (TCM)
Modelo Motor derecho:	TSIO-520-NB
Modelo Motor izquierdo:	TSIO-520-KCNB
Número de serie Motor derecho:	217704-72K
Número de serie Motor izquierdo:	504287
TSO Motor derecho:	260.8
TSO Motor Izquierdo:	305.5
TSN Motor derecho:	305.5
TSN Motor Izquierdo:	260.8
Hélice Tres Palas:	Hartzell
Modelo Hélice derecho:	PHC3YF2UF Q-TIP
Modelo Hélice izquierdo:	PHC3YF2UF Q-TIP
Serie Hélice derecho:	EB7893B/L36578-L26579-L36580
Serie Hélice izquierdo:	EB7889B/L54152-L54151-L54153

### **1.6.4- Registro de Mantenimiento**

Horas totales de vuelo aeronave:	7078.90 Hrs
Última Inspección de 100 Hrs. :	7078.90 TACH Hrs (Inspección Anual 23 de nov 2020)

### **1.6.5 Centro de Gravedad Ver Anexo C**

Dentro de los limites
-----------------------

## **1.7. Información Meteorológica**

### **1.7.1 Estación meteorológica del Aeropuerto Juan Manuel Gálvez de la Isla de Roatán**

Viento calmo, visibilidad ilimitada, poca nubosidad baja a 1800 pies de altura y nubes medias a 8000 pies de altura Temperatura de 24.0°C, Punto de Rocio de 23.0°, Altimetro (QNH) 1016 hPa o 3000 pulgadas de mercurio. ver (**Anexo A**).

### 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.

### 1.9.- Comunicaciones y Servicios ATS

El piloto mantuvo las comunicaciones necesarias durante el periodo de tiempo en el proceso de taxeo en la aeronave.

### 1.10 Información del Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez de la Isla de Roatán foto 6

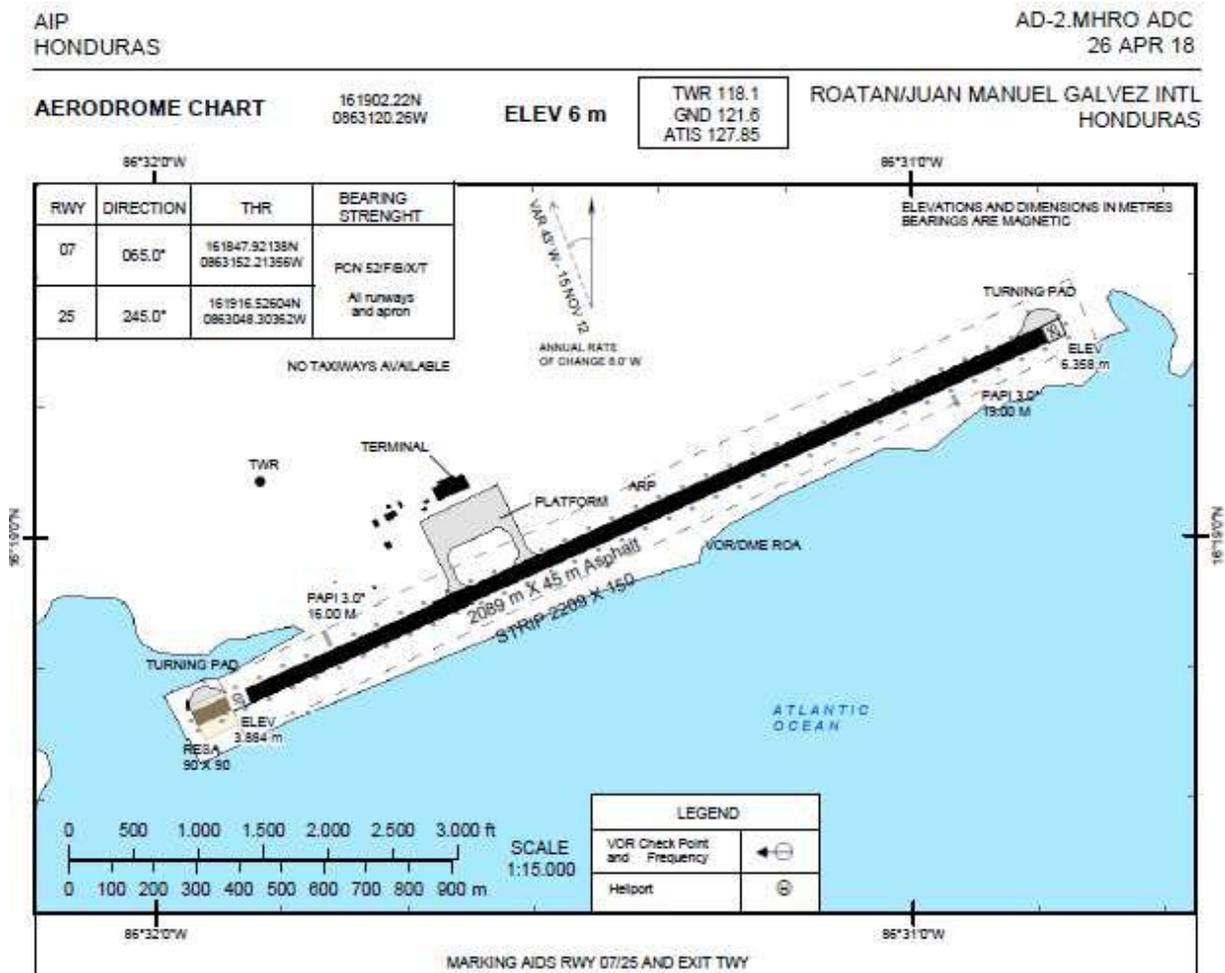


Foto No. 6

### 1.11- Registradores de Vuelo

N/A

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

La Aeronave inicio el rodaje hacia la cabecera 07, al momento de llegar la plataforma de giro de la cabecera 07 (la gota) tuvo problemas para realizar el viraje lo que provoco una excursión de pista.



**Foto No.7**

### **1.13.- INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA**

El examen realizado al paciente de 33 años de edad dio como resultado **Ver Anexo B**

- Marihuana: Negativo
- Cocaína: Negativo.

### **1.14.- Incendio**

No existió fuego en la aeronave durante el desarrollo del suceso, no se evidencio además en el área del impacto.

### **1.15.- Aspectos de Supervivencia**

Debido a las características del accidente, no existieron riesgos significantes al Capitán y los pasajeros de la aeronave.

### **1.16.- Ensayos e Investigaciones**

La información para el presente informe, fue recolectada a través de fotografías, entrevistas escritas y propiamente en el área del impacto, la documentación fue analizada por la Comisión de Investigación de Accidentes, manuales e información de la aeronave fue suministrada por el operador, manual de vuelo y registros de mantenimiento. Los criterios fueron tomados para formular posibles causas y posterior análisis, las técnicas de investigación utilizadas fueron consensuadas por parte de pilotos y técnicos del ámbito aeronáutico conjuntamente con La Comisión de Investigación de Accidentes.

#### **1.16.1 Declaraciones de observadores**

N/A

## **2.0.- ANALISIS**

### **2.1 Desarrollo del Vuelo**

**El día lunes 28 de diciembre del año 2020, una aeronave tipo Avión CESSNA 414 con matrícula HR-AXX, se disponía a realizar un vuelo privado (familiar) con 3 pasajeros más el Capitán saliendo del Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez de la Isla de Roatán hacia el Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales de la ciudad de San Pedro Sula.**

La Aeronave inicio el rodaje hacia la cabecera 07 aproximadamente a las 2349 hora ZULU hora local 4:49 pm sin ninguna novedad, la aeronave al momento de llegar la plataforma de giro de la cabecera 07 (la gota) tuvo problemas para realizar el viraje lo que provoco una excursión de pista aproximadamente a las 2355 hora ZULU hora local 4:55 pm que dejo la aeronave fuera de la superficie de la misma, llegando hasta el cerco perimetral del aeropuerto del lado norte, por lo que el Capitán de la aeronave de inmediato solicito por la frecuencia la presencia de bomberos al lugar del suceso, una vez asegurada la aeronave y sin presencia de fuego el capitán se dispuso a evacuar a los pasajeros estos sin lesiones.

Seguidamente la aeronave es retirada de la pista principal y resguardada, para luego continuar con el proceso de Investigación, efectuando de igual manera la toma de evidencias requeridas al alcance en el área del incidente

## **2.2 Análisis del factor material.**

La aeronave accidentada, un avión bimotor, fabricado por CESSNA AIRCRAFT, modelo CESSNA 414 TEXTRON AVIATION INC. número de serie 414-0650, con matrícula HR-AXX, potenciado por 2 motores Continental, modelo TSIO-520, con un tiempo total de horas de vuelo de la aeronave 7078.90.

Las partes y componentes afectados fueron fotografiados, desarmados y analizados minuciosamente durante el proceso de inspección.

En la inspección se verificó que el componente dañado fue un sello de empaque del calliper del freno derecho.



**Foto No. 8**

## **3.0 CONCLUSIONES**

### **3.1 Hallazgos definidos**

- Los Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad estaban vigentes al momento del incidente.
- No hubo pruebas de incapacitación o de factores fisiológicos que afectaran el desempeño operativo de la tripulación de vuelo.
- La aeronave al momento del accidente se encontraba dentro de los límites de masa y centrado especificados en el manual de vuelo aprobado
- Las condiciones meteorológicas no fueron un factor en el incidente.
- Las pruebas de toxicología fueron negativas.
- Se Comprobó que el pedal del freno izquierdo no tenía presión.
- El depósito del líquido del freno izquierdo se encontraba vacío ya que cada freno tiene su depósito individual.
- El conjunto de freno (Calliper) al removerlo presento fuga de líquido de freno en los conjuntos de pistones.

### **3.2 Causas Probables**

Después de haber analizado toda la información pertinente a la investigación por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos de este incidente se puede concluir que los siguientes factores y causas probables que ocasionaron este suceso fueron:

- Se considera que la causa probable del accidente se originó por la pérdida de presión en el freno izquierdo ya que al aplicarlo no lo pudo controlar la aeronave saliéndose de la pista debido al empaque dañado que se encuentra en el calliper de frenos.

## **4.0 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD**

### **4.1 A la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil**

#### **RSO-I-01-02-2020**

- ❖ Aumentar la vigilancia operacional a los operadores privados para evitar fallas que puedan ser descubiertas a tiempo, en fase de mantenimiento preventivo.

### **4.2 Al Operador:**

#### **RSO-I-02-02-2020**

- ❖ Mejorar la forma en que se llevan los registros de mantenimiento de las aeronaves/motores, y darle toda la importancia que esto amerita, debido a que ellos son evidencia de todo el trabajo que se realiza a las aeronaves y sirve como herramienta para establecer los períodos de tiempos aplicables a las aeronaves, motores, hélices y sus componentes.
- ❖ Se recomienda al operador realizar una inspección a sus componentes antes de cada vuelo y así asegurarse el estado de la misma para así evitar futuros accidentes o incidentes.

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



# **ANEXO A**

## **Informe Meteorológico**

**Query made at 01/06/2021 21:41:18 UTC**

Time interval: from 12/28/2020 22:00 to 12/28/2020 23:59 UTC

**MHRO, Roatan (Honduras).**  
WMO index: 78703. Latitude 16-19N. Longitude 086-31W. Altitude 5 m.

**METAR/SPECI from MHRO, Roatan (Honduras).**

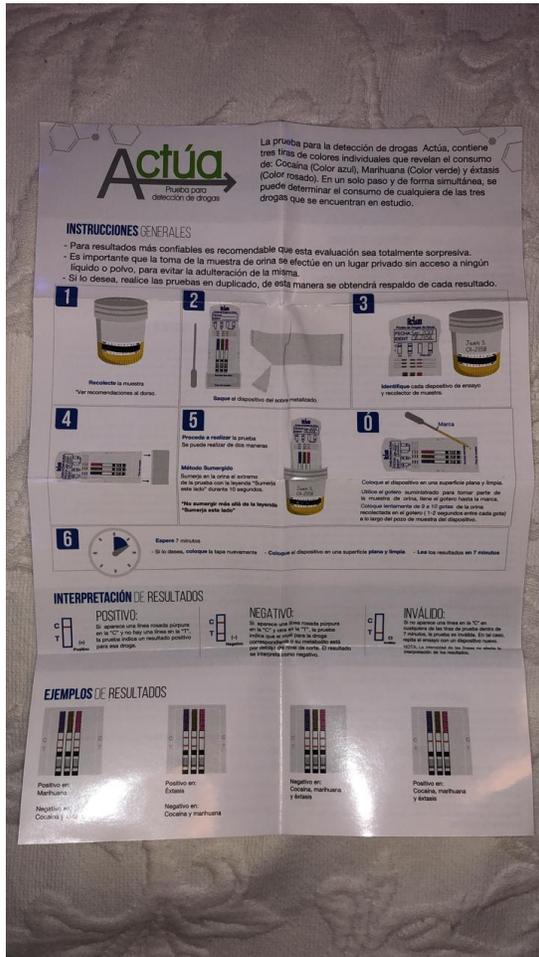
SA 28/12/2020 23:00-> METAR MHRO 282300Z 00000KT 9999 SCT018 BKN080 24/23 Q1016  
A3000 NOSIG=  
SA 28/12/2020 22:00-> METAR MHRO 282200Z 00000KT 9999 SCT018 BKN080 25/21 Q1016  
A3000 NOSIG=

**No short TAF reports from MHRO during solicited interval in the database.**

**large TAF from MHRO, Roatan (Honduras).**

FT 28/12/2020 22:20-> TAF MHRO 282220Z 2900/2924 06008KT 8000 VCSH SCT018TCU BKN080  
TX26/2921Z TN22/2912Z  
TEMPO 2910/2916 4000 RA SCT016TCU OVC070  
BECMG 2916/2918 8000 VCSH FEW020TCU BKN070  
TEMPO 2920/2924 6000 -RA SCT018TCU BKN080=

**ANEXO B**  
**EXAMEN TOXICOLOGICO**



**ANEXO C**  
**PESO Y BALANCE**

