



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>
1	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. 9</b>
1.3	Daños sufridos a la Aeronave.	<b>Pág. 9</b>
1.4	Otros daños.	<b>Pág. 12</b>
1.5	Información personal de la tripulación.	<b>Pág. 12</b>
1.6	Información sobre la Aeronave.	<b>Pág. 12</b>
1.6.1	Aeronave.	<b>Pág. 12</b>
1.6.2	Certificado de Aeronavegabilidad.	<b>Pág. 13</b>
1.6.3	Motor.	<b>Pág. 13</b>
1.6.4	Registro de Mantenimiento.	<b>Pág. 13</b>
1.6.5	Centro de Gravedad.	<b>Pág. 13</b>
1.7	Información Meteorológica.	<b>Pág. 14</b>
1.8	Ayudas para la Navegación.	<b>Pág. 14</b>
1.9	Comunicación y Servicios ATS	<b>Pág. 14</b>
1.10	Información sobre el Aeropuerto Internacional Golosón	<b>Pág. 14</b>
1.10.1	Información sobre el Aeropuerto de la Isla de Utila	<b>Pág. 15</b>
1.11	Registradores de Vuelo.	<b>Pág. 15</b>
1.12	Información sobre los restos de la Aeronave accidentada y el impacto.	<b>Pág. 15</b>
1.13	Información médica y patológica.	<b>Pág. 15</b>
1.14	Incendio.	<b>Pág. 16</b>
1.15	Aspectos Supervivencia.	<b>Pág. 16</b>
1.16	Ensayos e Investigación	<b>Pág. 16</b>
1.16.1	Declaraciones de Testigos	<b>Pág. 16</b>
2.0	Análisis	<b>Pág. 16</b>
2.1	Desarrollo del Vuelo	<b>Pág. 16</b>
2.2	Lugar del suceso	<b>Pág. 17</b>
3.0	Conclusiones	<b>Pág. 17</b>
3.1	Hallazgos definidos	<b>Pág. 17</b>
3.2	Causas Probables	<b>Pág. 18</b>
4.0	Recomendaciones de Seguridad	<b>Pág. 18</b>
4.1	Recomendaciones A la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil	<b>Pág. 18</b>
4.2	Recomendaciones Al Operador	<b>Pág. 18</b>
ANEXO 1	Informe Meteorológico	<b>Pág. 20</b>
ANEXO 2	Informe Médico y Patológico	<b>Pág. 22</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>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>
<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 “**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.

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 accidente ocurrió a una distancia aproximada de 08 millas del Aeródromo de la Isla de Utila jurisdicción del departamento de las Islas de la Bahía, el día 23 de Julio del 2017, aproximadamente a las **2010 UTC**.

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

### **1.1 RESEÑA DEL VUELO**

La aeronave **CESSNA U206G Matrícula HR-AVS**, despegó Aeropuerto Internacional de Golosón de la ciudad de La Ceiba **foto No.1**, con destino a la isla de Utila **Foto No.2**, en un vuelo de transporte de pasajeros, al ir sobrevolando a una altura de mil quinientos pies (1,500´) sobre el mar y estando a unas 08 milla del lugar del destino, el motor empezó a tener ligeras vibraciones por lo que el piloto revisa los parámetro de los instrumentos, observando una disminución en el indicador de presión de aceite con pérdida de potencia (RPM).

Al mismo tiempo el piloto intenta incrementar potencia sin ningún resultado, empezando a salir humo blanco y aceite del mismo, por lo que el piloto decide apagar el motor y declarándose vía radio con torre de control con la expresión de auxilio **“May Day”** a la torre de control, ordenando a los pasajeros que se colocaran los chalecos salva vidas y asumieran posición de impacto.

Procede a buscar un área segura para efectuar un aterrizaje de emergencia escogiendo la orilla de la playa, efectúa el aterrizaje sin sufrir daños los pasajeros ni el piloto, pero sí daños en varias partes de la aeronave y tren de aterrizaje.

#### **Aeropuerto Internacional de Golosón de la ciudad de La Ceiba**

**Foto No. 1**



## Aeropuerto de la Isla de Utila



Foto No. 2

### 1.2.- 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>4</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>

### 1.3.- DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE

La aeronave tuvo daños estructurales de consideración en todo el fuselaje, en el tren de nariz doblado y quebrado, helice doblada y spinner golpeado, punta de ala izquierda golpeada y motor desbielado. (Ver fotos No.3, No. 4, No. 5 y 6)



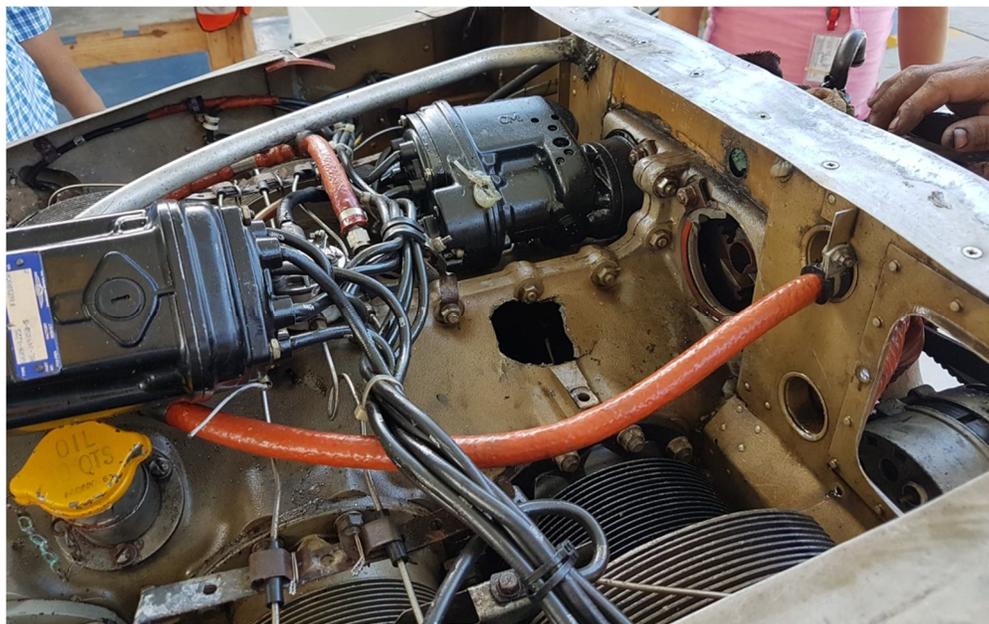
**Foto No. 3**



**Foto No.4**



**Foto No.5**



**Foto No.6**

#### **1.4. OTROS DAÑOS**

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

### **1.5.- INFORMACION PERSONAL DE LA TRIPULACIÓN**

El Capitán de 34 años de nacionalidad hondureña, es poseedor de una Licencia de Piloto Privado N° 4292 con fecha de expiración el 30 de Julio del 2018, con habilitaciones en Monomotores Terrestres y Vuelos VFR. Certificado Médico Clase II válido hasta el 16 de Septiembre del 2019, El piloto tiene un **Total de 2,270.1** en la aeronave **CESSNA 206** y un **Gran Total de horas voladas de 2,425.1**

### **1.6.- INFORMACION SOBRE LA AERONAVE (ver foto 7)**



**Foto No.7**

#### **1.6.1- AERONAVE**

Marca	<u>CESSNA</u>
Modelo	<u>U206G</u>
Matrícula:	HR-AVS
Serie	05505
Año de Fabricación	1980
Despegue	3,600 lbs
Fabricante	<u>CESSNA</u>
Operador:	GOFF AIRWAY
Propietario:	Jaser Goff

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

Número:	0045/2016
Certificado Tipo:	A4CE

Categoría	Normal Privado
Fecha de expedición:	16 de Agosto del 2016
Fecha de expiración:	16 de Agosto del 2017

### **1.6.3- Motor actual que tenía la aeronave**

Motor:	Continental
Modelo:	IO520F12
Potencia	N/D
Horas acumuladas del Motor	4,576.6
Número de serie:	1006544
Certificado Tipo	A4CE
TSO	1,587.9
TSN	4,576.6
Hélice Tres Palas:	McCauley
Modelo:	D3A34-404
Serie:	783959
Ultima Inspección de 25hrs.	N/A
Ultima Inspección de 50 hrs.	20/06/2017 TACH 4,540.9 Hrs
Ultima Inspección de 100hrs	08/05/2017 TACH 4,489.6 Hrs

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

Horas totales de vuelo aeronave:	4,576.6
Última Inspección de 100 horas:	08/05/2017 TACH 4,489.6 Hrs
Última Inspección de 50 horas :	20/06/2017 TACH 4,540.9 Hrs
Última Inspección de 25 horas:	N/A

### **1.6.5 Centro de Gravedad**

N/A
-----

### **1.7. Información Meteorológica**

Flujo del viento del este con velocidad entre 05 y 20 nudos hasta los 10,000 pies de altura, poca nubosidad baja, sin precipitación u otro fenómeno presente, visibilidad ilimitada. **Ver Anexo 1**

**1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN:**

**N/A**

**1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS**

**N/A**

**1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AEROPUERTO INTERNACIONAL GOLOSON**

**(ver foto No 8)**

Coordenadas Geográficas	15°44'34"N 86°51'08"O
Elevación (msl)	3,010 Metros (9,875 Pies )



**Foto No.8**

**1.10.1.- INFORMACIÓN SOBRE EL AEROPUERTO UTILA (ver foto No, 9)**

Coordenadas Geográficas	1606 N 08652 W
Elevación (msl)	2 Metros



**Foto No.9**

### **1.11- REGISTRADORES DE VUELO**

La aeronave no contaba con registradores de voz y datos de vuelo

### **1.12.- INFORMACIÓN DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE ACCIDENTADA Y DEL IMPACTO**

La aeronave resultó dañada por el aterrizaje de emergencia en la playa, teniendo daños estructurales de consideración en todo el fuselaje, en el tren de nariz doblado y quebrado, hélice doblada y spinner golpeado, punta de ala izquierda golpeada y motor desbielado.

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

El examen médico del Hospital y Clínicas **Vicente D'Antoni**, informa que el paciente de 34 años de edad dio como resultado de los exámenes. **Ver Anexo 2**

- Alcohol: Negativo
- Marihuana: Negativo
- Cocaína: Negativo.

### **1.14.- INCENDIO**

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

## **1.15.- ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA**

El piloto de la aeronave al ver la emergencia decide apagar el motor efectuando el procedimiento de “**May Day**” a la torre de control, ordenando a los pasajeros que se colocaran los chalecos salva vidas y asumieran posición de impacto.

Procede a buscar un área segura para efectuar un aterrizaje de emergencia escogiendo la orilla de la playa, efectúa el aterrizaje sin sufrir daños los pasajeros ni el piloto.

## **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, el fabricante, 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 testigos**

N/A

## **2.0.- ANALISIS**

### **2.1 Desarrollo del vuelo**

El día 23 de Julio del 2017 la aeronave **CESSNA U206G Matrícula HR-AVS**, despegó del Aeropuerto Internacional de Golosón de la ciudad de La Ceiba, con destino a la isla de Utila, en un vuelo de transporte de pasajeros, Al ir sobrevolando a una altura de mil quinientos pies (1,500´) sobre el mar y estando a unas 08 milla del lugar del destino, el motor empezó a tener ligeras vibraciones por lo que el piloto revisa los parámetro de los instrumentos, observando una disminución en el indicador de presión de aceite con pérdida de potencia (RPM).

Al mismo tiempo el piloto intenta incrementar potencia sin ningún resultado, empezando a salir humo blanco y aceite del mismo, por lo que el piloto decide apagar el motor efectuando el procedimiento de llamado de emergencia “**May Day**” a la torre de control, ordenando a los pasajeros que se colocaran los chalecos salva vidas y asumieran posición de impacto.

Procede a buscar un área segura para efectuar un aterrizaje de emergencia escogiendo la orilla de la playa, efectúa el aterrizaje sin sufrir daños los pasajeros ni el piloto, pero sí daños en varias partes de la aeronave y tren de aterrizaje.

## 2.2 Lugar del Suceso ver foto No. 10



**Foto No.10**

## 3.0 CONCLUSIONES

### 3.1 Hallazgos definidos

- Los Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad estaban vigentes al momento del accidente.
- La aeronave resultó dañada por el aterrizaje de emergencia en la playa, teniendo daños estructurales de consideración en todo el fuselaje.
- Los componentes de motor revelaron fatiga del material de la **biela No.2**.
- No hubo pruebas de incapacitación o de factores fisiológicos que afectaran el desempeño operativo de la tripulación de vuelo. Las pruebas de toxicología fueron negativas.
- Las condiciones meteorológicas no fueron un factor en el accidente.

### 3.2 Causas Probables

Después de haber analizado toda la información pertinente a la investigación de este accidente 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 fatiga del material de la **biela No.2**, ocasionando una fractura en el motor provocando la disminución en el indicador de presión de aceite con pérdida de potencia haciendo que el motor se apagara.
- La falla presentada enmarca el accidente en pérdida de motor en vuelo.

### 4.0 RECOMENDACIONES

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

- Aumentar la vigilancia operacional de las Organizaciones de Mantenimiento aprobadas con el fin de evitar fallas que puedan ser descubiertas a tiempo, en fase de mantenimiento preventivo.
- 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.
- Que se instalen ayudas de navegación en aeropuertos no controlados.

#### 4.2 Al Operador

- Que se efectúe un proceso de revisión más consiente de los instrumentos del motor en los procesos de despegue, por cualquier fluctuación de las agujas indicadoras en dichos instrumentos en la fase de despegue, sobre todo en las de indicación de RPM y Presión de aceite; reportarlo a mantenimiento para su corrección y poder prever una posible falla.
- Proveer en la carrera de despegue y aterrizaje puntos visuales o de distancias sobre la pista, que puedan dar un indicativo al piloto para la toma de decisiones con el fin de aumentar la seguridad operacional al momento de presentarse una falla técnica del motor, controles de vuelo u otro sistema de funcionamiento de la aeronave.
- Aumentar de manera efectiva el nivel de entrenamiento operacional del tipo de aeronave a pilotear, con el fin de responder de manera efectiva a las diferentes emergencias que se puedan presentar en las fases críticas de vuelo como lo son el despegue y el aterrizaje, aunado a la toma de decisiones.

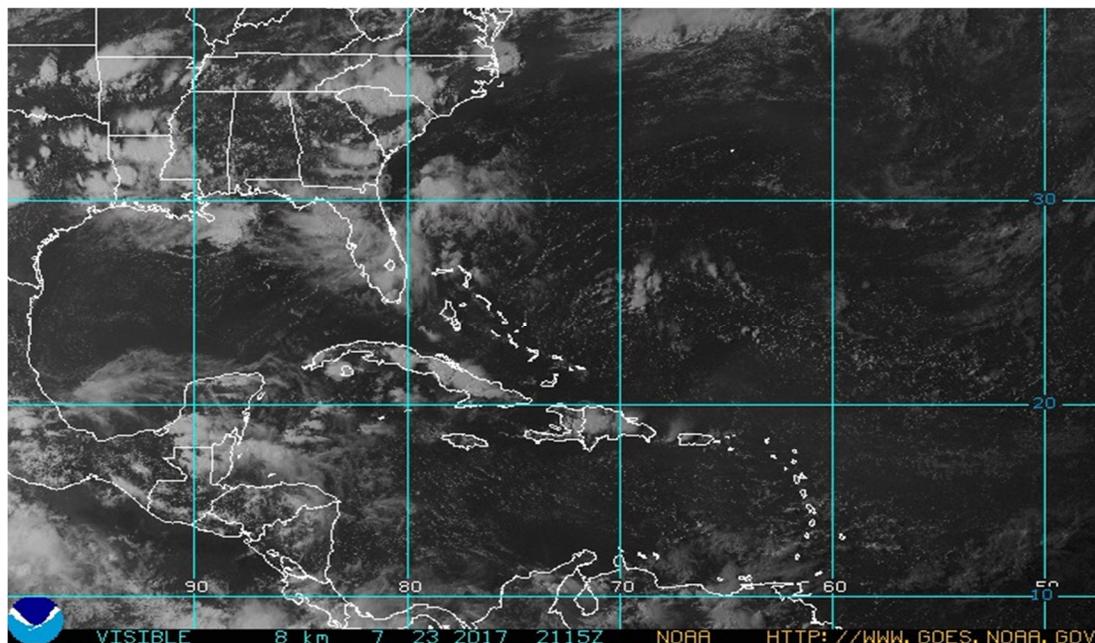
**JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES / INCIDENTES DE  
LA AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL**

# **ANEXO 1**

## **Informe Meteorológico**

## AEROPUERTO JUAN MANUEL GALVEZ DE ROATAN

23/07/2017 17:00Z	<b>METAR MHRO 231700Z 09010KT 9999 FEW022 SCT200 30/25 Q1013 A2992 NOSIG=</b>
23/07/2017 18:00Z	<b>METAR MHRO 231800Z 09012KT 9999 FEW022 SCT200 31/26 Q1013 A2992 NOSIG=</b>
23/07/2017 19:00Z	<b>METAR MHRO 231900Z 08010KT 9999 FEW022 BKN200 31/26 Q1012 A2989 NOSIG=</b>
23/07/2017 20:00Z	<b>METAR MHRO 232000Z 08010KT 9999 FEW022TCU BKN200 31/26 Q1012 A2989 NOSIG=</b>
23/07/2017 21:00Z	<b>METAR MHRO 232100Z 07014KT 9999 FEW022TCU BKN200 31/25 Q1011 A2986 NOSIG=</b>
23/07/2017 22:00Z	<b>METAR MHRO 232200Z 08014KT 9999 FEW022TCU BKN200 30/25 Q1011 A2986 NOSIG=</b>
23/07/2017 23:00Z	<b>METAR MHRO 232300Z 07010KT 9999 FEW022CB BKN200 30/25 Q1010 A2983 NOSIG=</b>



# **ANEXO 2**

## **Informe Toxicológico**

H-111



DEPARTAMENTO DE LABORATORIO Y BANCO DE SANGRE

Nombre: Capitán Hospital: \_\_\_\_\_  
Dr. U Clave: \_\_\_\_\_

EXAMEN DE:

Alcohol en Sangre = NEGATIVO

Mariguana = NEGATIVO

Cocaína = NEGATIVO

Fecha 23-7-17 Firma \_\_\_\_\_



Impreso en Gráficas Calbera - La Caba - Tel. 2442-4070 - R.T. 219 - Calle 100 No. 100 - La Caba - P.R. 00986