



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**.

INDICE		
	Abreviaturas	Pág. 2
1.	Información sobre los hechos factuales.	Pág. 3
1.1	Reseña del Vuelo.	Pág. 4
1.2	Lesiones a Personas.	Pág. 4
1.3	Daños sufridos por la Aeronave.	Pág. 5
1.4	Otros daños.	Pág. 5
1.5	Información personal de la tripulación.	Pág. 6
1.6	Información sobre la Aeronave.	Pág. 6
1.6.1	Certificado de Aeronavegabilidad.	Pág. 6
1.6.2	Centro de gravedad.	Pág. 7
1.7	Información Meteorológica.	Pág. 7
1.8	Ayudas para la Navegación.	Pág. 7
1.9	Comunicación y Servicios ATS.	Pág. 7
1.10	Información sobre el Aeródromo en La Ceiba.	Pág. 7
1.10.1	Información sobre el Aeródromo en Utila.	Pág. 8
1.11	Registradores de Vuelo.	Pág. 8
2.0	Análisis.	Pág. 9
2.1	Desarrollo de Vuelo.	Pág. 9
3.0	Conclusiones.	Pág. 10
3.1	Causas Probables.	Pág. 10
4.0	Recomendaciones de Seguridad.	Pág. 10
	ANEXO A.	Pág. 12
	ANEXO B.	Pag.14

ABREVIATURAS.

AHAC	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.
ATC	Control de Trafico Aéreo (Air Traffic Control)
ATP	Piloto de Servicio Aéreo (Air Transport Pilot)
ATS.	Servicio de Tránsito Aéreo (Air Traffic Service)
ATC.	Control de Tránsito Aéreo (<i>Air Traffic Control</i>).
CRV	Grabador de voz de cabina (Cockpit voice recorder)
DME	Medidor de Distancia (Distance Mesuare Equipment)
FDR	Flight Data Recorder
ft	Feet
N	North
N/A	No disponible (not available)
NDI	Inspección no Destructiva (non Destruction inspection)
m	Metros
MHLC	Designador OACI LA CEIBA
MSL	Nivel Medio del Mar (Mediun Sea Level)
OACI	Organización Aeronáutica Civil Internacional.
THR	Umbral de Pista (Therehold)
VFR	Reglas de Vuelo Visual (Visual Flight Rules)
VOR	Radiofaro Omnidireccional (Very omnidirectional range)
W	Oeste (West)
%	Por ciento

INTRODUCCION

El suceso investigado se cataloga como un “**Incidente de Aviación**” de acuerdo con la definición de **Incidentes** 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 Dirección General de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC).

El incidente ocurrió en la pista del aeródromo de Utila, ubicado en la isla de Utila, Departamento de Islas de la Bahía, Honduras, Centro América el día 12 de Septiembre del 2015, aproximadamente a las 2300 UTC.

1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES

1.1.-RESEÑA DE VUELO

El día Sábado 12 de Septiembre del año en curso aproximadamente 2250 UTC, la aeronave **Cessna 206**, con **matrícula HR-AWN**, inicio su plan de vuelo en condiciones **VFR** desde el aeropuerto Internacional **“Golosón”** ubicado en la ciudad de La Ceiba, Atlántida hacia la Isla de Utila en el departamento de Islas de la Bahía (**ver foto No.1**), experimentando el piloto un colapso del Tren de Aterrizaje principal derecho a la altura del fuselaje, esto ocurriendo después de haber aterrizado por la pista 07 y haber efectuado un viraje de 180 grados sobre la misma para regresar al área de estacionamiento (**ver anexo 1**)



Foto No 1.

1.2.- LESIONES A PERSONAS

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

1.3.- DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE

El tren principal derecho colapsó causando que el mismo se quebrara en dos partes y que la aeronave sufriera daños en su ala derecha (TIPS) y rayones por derrape en la superficie de la pista, también el elevador del mismo lado tuvo daños menores, así como también el Cargo Pood.



Foto No 2.



Foto No 3.

1.4.- OTROS DAÑOS

No hubo daños a terceros ni al medio ambiente.

1.5.- INFORMACION PERSONAL DE LA TRIPULACIÓN

El Capitán de 52 años, posee una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea Avión ATP No 3868, con fecha de expiración del **30 de Diciembre del 2019** con habilitaciones **Mono Motores Terrestres, Multi Motores Terrestres, Instrumentos, PIC LET- 410, F/O N262**, También cuenta con un **Certificado Médico clase I** válido hasta el **15 de Octubre del 2015**,

1.6.- INFORMACION SOBRE LA AERONAVE (ver foto No. 4)

Marca:	Cessna
Matricula:	HR-AWN
Modelo:	U206G
Número de Serie:	U206-04408
Motor:	PCM Modelo IO-520F (64)
Serie de Motor:	1000827.
Propietario:	David Antonio Ruiz Romero.
Año de Fabricación:	1978
Operador:	Servicios Aéreos Profesionales (SAP)
Póliza de Seguro:	Numero 3407 vigentes hasta el 08/10/2015 1200 Hrs.



Foto No 4.

1.6.1- Certificado de Aeronavegabilidad

Número:	AHACAIR: 0038/2015
Certificado Tipo:	A4CE
Categoría	Normal/Transporte
Fecha de expedición:	09 de Junio del 2015
Fecha de expiración:	09 de Junio del 2016

1.6.2 Centro de gravedad

N/A en este incidente

1.7.- INFORMACION METEOROLÓGICA

Las condiciones atmosféricas **no fueron** un factor determinante en este incidente. (Ver Anexo 3).

1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

El Aeropuerto internacional de Golosón cuenta con un **VOR/DME** para uso de la pista **07**.

1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS

En el aeropuerto internacional de Golosón existen servicios de Comunicación **ATS y ATC**.

1.10.- INFORMACIÓN DEL AERÓDROMO GOLOSON

El Aeródromo Internacional de Golosón, lugar del suceso (**ver foto No. 5**)

La pista **07** tiene una longitud de pista de **2949x 45(m)** es de asfalto y tiene una altura **39ft** en el **THR**, coordenadas **154413.84227N** con **0865157.54393W** y con una pendiente de + **0.1%**.

La pista **25** tiene una longitud de pista de **2949x 45(m)** es de asfalto y tiene una altura **49ft** en el **THR**, coordenadas **154451.17582N** con **0865026.24230W** y con una pendiente de + **0.1%**.



Foto No 5.

Vista general aeropuerto Internacional de Golosón (MHLC)

1.10.1- INFORMACIÓN DEL AERÓDROMO UTILA

El Aeródromo de Utila, en donde tuvo lugar el incidente es una pista no controlada. Está ubicada en la isla de Utila, Departamento de Islas de la Bahía La pista **07** tiene una longitud de pista de **1300 x 30 (m)** es de asfalto y tiene una altura **2 Mts MSL**, coordenadas **1606N** con **08652W** y con una pendiente de **+ 2%** (**ver foto No. 6**)



Foto No 6.
Vista general de la pista de UTILA

1.11- REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave **CESSNA 206** no tiene instalado a bordo ningún equipo registrador de datos de vuelo (**FDR**), ni grabadora de voz de la cabina (**CVR**).

2.- ANALISIS

2.1 Desarrollo del vuelo

La aeronave Cessna **206**, matrícula **HR-AWN**, despegó del aeropuerto internacional Golosón en la Ciudad de la Ceiba hacia La Isla de Utila aproximadamente a las **2250 UTC** el vuelo transcurrió sin ninguna novedad, al igual que su descenso y aterrizaje hacia la cabecera **07** de la pista arriba mencionada, al retornar de la cabecera **25** y llegar a la altura de la intersección para el acceso a la plataforma de estacionamiento el tren principal derecho de la aeronave colapso en dos partes a la altura del fuselaje, produciendo los daños arriba descritos.

3.0- CONCLUSIONES

3.1 Causas Probables

Después de haber analizado toda la información pertinente a la investigación de este incidente se puede concluir que los siguientes factores más probables percusores del seceso fueron:

- 1. Fatiga de Material.**
- 2. Corrosión debido al salitre que afecta a las aeronaves en esa zona costera del norte del país.**
- 3. Exceso de impactos de aterrizajes al tren principal en pistas no preparadas.**

4.-RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

4.1 Al Operador:

1. Que se ejecuten los programas de mantenimiento por corrosión, condiciones de salitre e impactos del tren de aterrizaje.
2. Que se ejecuten los procedimientos NDI que se encuentran a en los Manuales de Mantenimiento y que se informe del resultado a la AHAC.

3. Que todas las que realizan operaciones en aeropuertos no controlados como el mencionado en este incidente, den instrucciones a todas sus tripulaciones del procedimiento de Walk Around (inspección a la aeronave) después de cada aterrizaje, especialmente cuando las aeronaves aterrizan en pistas no preparadas.
4. Que tengan registro de todas las partes de aeronave que guardan en su stock de repuestos.

4.2 A la Agencia de Aviación:

1. Mantener vigilancia sobre el cumplimiento de los programas arriba mencionados de los operadores.
2. Solicitar documentación de todas las partes o piezas de aviones que van a ser instaladas en las aeronaves por diferentes causas.

**JUNTA DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES/
INCIDENTES DE LA AGENCIA HONDUREÑA DE
AERONAUTICA CIVIL (AHAC)**