



INFORME PROVISIONAL **ACCIDENTE**

CIAIA-ACCID-04-2025

AERONAVE JETSTREAM 3200 MATRÍCULA HR-AYW



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



(+504) 2233 - 2503
Ext. 2033



ciaiahn@sedena.gob.hn



www.ahac.gob.hn/accidentes-e-incidentes/

ADVERTENCIA

El presente Informe Provisional refleja el avance de la investigación técnica adelantada por la Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIAIA), en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con el fin de indicar los pormenores, el avance en la investigación es 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

Tabla de contenido

ADVERTENCIA	2
INDICE	3
ABREVIATURAS	4
INTRODUCCION	5
1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES.....	6
1.2.- LESIONES A PERSONAS	6
1.3. - DAÑOS A LA AERONAVE	7
1.4.- OTROS DAÑOS	9
1.5.- INFORMACIÓN PERSONAL DE LA TRIPULACION	10
1.6.- INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE.....	12
1.7.- METEOROLÓGIA.....	15
1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN	15
1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS	15
1.10.- INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL AERODROMO	15
1.11.- REGISTRADORES DE VUELO.....	16
1.12.- INFORMACIÓN DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO	17
1.13.- INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLOGICA.....	18
1.14.- INCENDIO.....	18
1.15.- ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA	18
1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES.....	19
1.17.- INFORMACIÓN ORGANICA Y DE DIRECCIÓN	22
1.18.- INFORMACIÓN ADICIONAL.....	23
2.0.- AVANCE EN LA INVESTIGACIÓN.....	23

ABREVIATURAS

SEDENA	Secretaria Nacional de Defensa Nacional.
AAIB	Air Accidents Investigation Branch
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>).
CIAIA	Comisión Investigadora De Accidentes e Incidentes de Aviación
SCT	Scattered (Disperso)
DME	Distance Messuare Equipment (Equipo Medidor de Distancia)
FAA	Autoridad Federal de Aviación de Estados Unidos
FNH	Fuerza Naval de Honduras
FAH	Fuerza Aérea Hondureña
Fts	Feets (Pies)
Gs	Gravedades
Hrs	Horas
Kts	Knots (Nudos)
MHz	Mega Hertz
M	Metros
MN	Millas Náuticas
Min	Minutos
NTSB	National Transportation Safety Board
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)
VOR	Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia
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.**

La Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIAIA), fue informada de este suceso a través de la oficina de Navegación Aérea de la **Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC)**, por lo que se conformó el equipo de investigación de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes para determinar las posibles causas de este suceso.

El accidente ocurrió en el Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez de la Isla de Roatán Departamento de las Islas de la Bahía, el día 17 de marzo del año 2025, aproximadamente a las **18:25pm.**

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 17 de marzo de 2025, a las 18:10 (hora local, UTC-6), la aeronave JETSTREAM 3200 con matrícula **HR-AYW**, operada por Línea Aerea Nacional de Honduras S.A. (LANHSA), aterrizo en el Aeropuerto Internacional Juan Manuel Galvez (MHRO), ubicado en la isla de Roatán, Departamento de Islas de la Bahía, Honduras, procedente del Aeropuerto Internacional Goloson (MHLC), en La Ceiba. Posterior al aterrizaje ya en plataforma, se realizó el desembarque de pasajeros. El Copiloto efectuó la inspección de prevuelo y a las 18:19, se inició el embarque de pasajeros. Una vez completado el proceso, la aeronave contaba a bordo con 2 miembros de tripulación y 15 pasajeros, para un total de 17 ocupantes. A las 18:22, se autorizó el encendido de motores. El rodaje hacia la cabecera 07 se inició a las 18:24. A las 18:27, la aeronave se encontraba en cabecera 07, lista para iniciar la carrera de despegue.

La aeronave inicio su carrera de despegue y durante la fase de ascenso inicial, se registró una desviación hacia la derecha del eje de pista (según imágenes obtenidas del despegue). En el transcurso de dicha desviación, la aeronave con una altura aproximada de 7 m impactó una escalera ubicada en la plataforma de la instalación del VOR, situada al lado derecho de la pista. Posteriormente, la aeronave impacto con la superficie del Mar Caribe. La aeronave quedo sumergida a una profundidad de 164 ft, con sus restos localizados en las coordenadas 16° 18' 59.8" N, 86° 31' 11.1" W, a aproximadamente 1,110 m de la cabecera 07.

Como consecuencia del accidente, fallecieron 12 personas, incluyendo los 2 miembros de la tripulación y 10 pasajeros. Cinco (5) pasajeros sufrieron lesiones graves, y la aeronave resulto destruida. El accidente ocurrió durante condiciones nocturnas, con visibilidad de 10 km o más.

1.2.- LESIONES A PERSONAS

Se evidencio lesiones mortales y graves a la tripulación y pasajeros de la aeronave, logrando ser rescatados con vida algunos pasajeros.

Nivel de Lesiones	Fatales	Graves	Leves	Ilesos	Total
Tripulación	2	—	—	—	2
Pasajeros	10	5	—	0	15
Terceros en superficie	—	—	—	—	—
TOTAL	12	5	—	0	17

NACIONALIDAD	TOTAL
HONDURAS	15 CIUDADANOS
FRANCIA	1 RESIDENTE
ESTADO UNIDOS	1 RESIDENTE/ HONDUREÑO

1.3. - DAÑOS A LA AERONAVE

1.3.1 Daños al fuselaje

La aeronave sufrió daños sustanciales como consecuencia del impacto. Se constató la separación del ala derecha desde la raíz, separación de secciones del fuselaje inferior delantero, y daños en el empenaje. El tren de aterrizaje principal presentó daños estructurales. Asimismo, se registraron daños en los bordes de ataque de las superficies alares y fuselaje. La aeronave quedó sumergida a una profundidad de 180 ft, a aproximadamente 100 metros de la costa.



Fig. 1 – Imagen del fuselaje de la aeronave.



Fig. 2 – Imagen del ala izquierda de la aeronave.

1.3.2 Daños al Motor y Hélice

Ambos motores presentaron daños sustanciales. El motor izquierdo se encontró sujeto a la estructura alar, mientras que el motor derecho se encontró desprendido de su punto de montaje. Las hélices de ambos motores presentaron deformaciones en las palas. En el caso del motor izquierdo, se constató adicionalmente el desprendimiento del conjunto de hélice completo.

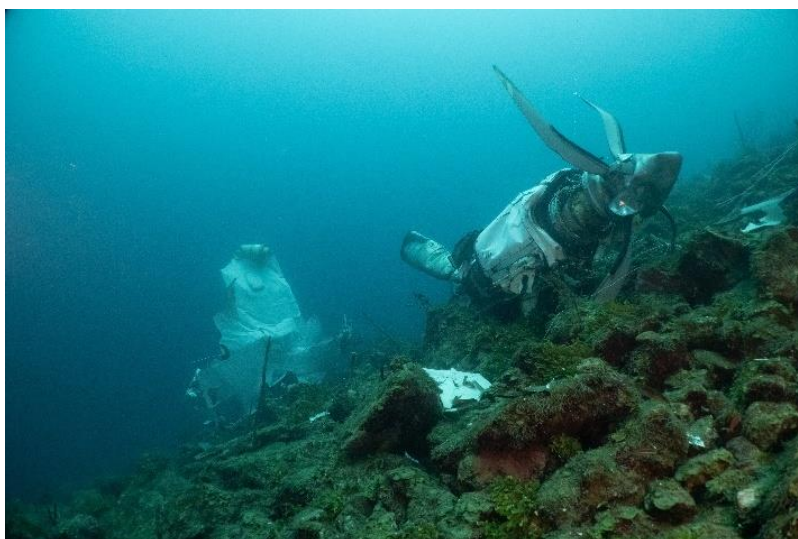


Fig. 3 – Imagen del motor derecho y hélice.



Fig. 4 – Imagen del motor izquierdo acoplado a su fijación de ala izquierda.

1.4.- OTROS DAÑOS

El suceso ocasionó daños a la propiedad de terceros y afectación al entorno medioambiental. Específicamente, se constataron daños estructurales en una escalera de madera perteneciente a la infraestructura de soporte del **VOR**. Dicha instalación se localiza a una distancia aproximada de 1,046 metros del umbral de la pista 07 y a 103 metros de su eje central.

En lo que respecta al impacto ambiental, la posición final de reposo de la aeronave se localizó en un área sumergida de alta sensibilidad ecológica, caracterizada por la presencia de formaciones de arrecifes coralinos.



Fig. 5 – Imagen de la escalera con daños en la estación VOR MHRO.



Fig. 6 – Imagen de la escalera restante con daños.

1.5.- INFORMACIÓN PERSONAL DE LA TRIPULACION

1.5.1.- información del Piloto al Mando:

El comandante de la aeronave, de nacionalidad hondureña y 52 años de edad, era titular de una Licencia de Piloto de Línea Aérea (ATPL) debidamente habilitada y vigente al momento del suceso. Asimismo, poseía un Certificado Médico Clase I expedido el 09 de agosto de 2024, con validez técnica hasta el 30 de agosto de 2025, cumpliendo con los requisitos de aptitud psicofísica exigidos

Cumplía con la reglamentación vigente:

COMANDANTE HR-AYW	
Sexo	Masculino
Edad	52
Nacionalidad	Hondureña
Licencia	Piloto de Transporte de línea Aérea avión.
Habilitaciones	Mono motores Terrestres, Multimotores, Instrumentos, Cap. ATR-72, Cap. SD3-60, Cap. C208, Cap. JS-31/32, Cop. LET-410.
Certificación aeronáutica	médica Clase 1 Válida hasta el 30/08/2025

Experiencia en Vuelo

Tipo de Aeronave	Horas
Monomotor	3,003 hrs
Multimotor	13,807 hrs
Horas Totales	16,810 hrs

Nota: La actividad de vuelo del Capitan fue suministrada por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC, depto. de Licencias, en la que consta que el piloto contaba con 16,810 hrs de vuelo a fecha 9 de febrero del 2024.

El último entrenamiento periódico (Recurrent Training) en el equipo Jetstream 3200 concluyó satisfactoriamente el 15 de marzo de 2025. Durante dicha evaluación, se validaron competencias en maniobras críticas, incluyendo aborto de despegue (RTO), fallo de motor en el segmento comprendido entre V1 y Vr, así como aproximación y aterrizaje con un motor inoperativo. No obstante, la investigación no halló registros que acrediten la realización de formación en simuladores sintéticos de Vuelo (FSTD) específicos para el modelo Jetstream 31/32.

1.5.2.- información del Primer Oficial:

El Copiloto, de nacionalidad hondureña y 29 años de edad, era titular de una Licencia de Piloto Comercial vigente al momento del suceso. Poseía un Certificado Médico Clase I expedido el 24 de enero de 2025, el cual incluía la limitación operativa de uso obligatorio de lentes correctivos. Dicha certificación médica mantenía su validez técnica hasta el 31 de enero de 2026.

Cumplía con la reglamentación vigente.

PRIMER OFICIAL HR-AYW	
Sexo	Masculino
Edad	29
Nacionalidad	Hondureña
Licencias	Piloto Comercial avión
Habilitaciones	Monomotores Terrestres, Multimotores Terrestres, Instrumentos, Cop. JS-31/32
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 31/01/2026 Limitaciones: Uso permanente de lentes correctivos y llevar un par igual.

Experiencia en Vuelo

Tipo de Aeronave	Horas
Monomotor	147 hrs
Multimotor	1,624 hrs
Horas Totales	1,771 hrs

CIAIA-ACCID-04-2025 JETSTREAM 3200 MATRÍCULA HR-AYW

Nota: La actividad de vuelo del primer oficial fue suministrada por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC, depto. de Licencias, en la que consta que el piloto contaba con 1,771 hrs de vuelo a fecha 24 de enero del 2024.

El Copiloto completó satisfactoriamente su entrenamiento periódico (Recurrent Training) en el equipo Jetstream 3200 el 16 de marzo de 2025. La evaluación incluyó la ejecución de maniobras de emergencia, destacando el aborto de despegue (RTO), fallo de motor en el segmento comprendido entre V1 y Vr, así como aproximación y aterrizaje con un motor inoperativo. Al igual que en el caso del piloto al mando, la investigación no halló evidencia documental de formación en Simuladores Sintéticos de Vuelo (FSTD) específicos para el modelo Jetstream 31/32.

1.6.- INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

La aeronave es de marca JETSTREAM 3200.



Fig. 7 – Imagen de la aeronave.

1.6.1.- AERONAVE

MARCA:	JETSTREAM
MODELO:	JETSTREAM 3200
MATRÍCULA:	HR-AYW
SERIE:	863
AÑO DE FABRICACION:	1989
PESO MAXIMO DE DESPEGUE:	16,204 LBS

CIAIA-ACCID-04-2025 JESTREAM 3200 MATRÍCULA HR-AYW

FABRICANTE:	BRITISH AEROSPACE
PROPIETARIO:	AEROLINEAS LANHSA
OPERADOR:	AEROLINEAS LANHSA

1.6.2.- CERTIFICADO ESPECIAL DE AERONAVEGABILIDAD

CLAVE:	001/2025
CERTIFICADO TIPO:	A56EU
CATEGORIA:	COMERCIAL

Al momento del accidente, la aeronave contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad N° de registro AHAC AIR: 001/2025, emitido por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC el 5 de enero de 2025, con vencimiento el 5 de enero de 2026.

Nota: Ese mismo día la aeronave presentó una dificultad en un vuelo hacia el aeródromo de Puerto Lempira (MHPL) en el departamento de Gracias a Dios. Posterior a su aterrizaje se identificó una pérdida de fluido hidráulico, procediendo a su corrección técnica, una vez restablecida la aeronavegabilidad procedió a su vuelo de retorno hacia el aeropuerto Internacional de Goloson. Posterior a su llegada a MHLC se abasteció con 115 galones de combustible Jet A-1 iniciándose posteriormente su planificación del vuelo hacia MHRO.

1.6.3.- MOTORES INSTALADOS EN LA AERONAVE

MOTORES:	2
MODELO AMBOS MOTORES:	TPE331-12UHR
NUMERO DE SERIE MOTOR IZQUIERDO:	P-66104C
NUMERO DE SERIE MOTOR DERECHO:	P-66294C

1.6.4.- REGISTRO DE MANTENIMIENTO

HORAS TOTALES DE VUELO AERONAVE:	18,158.43 Hrs
CICLOS TOTALES	29,410 Ciclos
ÚLTIMA INSPECCION DE 100 HRS.:	S/D
TOMA DE LECTURA EL DIA DEL SUCESO AL TACOMETRO DE LA AERONAVE:	S/D

Nota: la información de actividad de horas totales de vuelo de la aeronave según registros de bitácora de mantenimiento tenía 18,158.43 horas totales en fecha 04 de enero del 2026.

1.6.5.- CENTRO DE GRAVEDAD

Al momento del despegue la aeronave Jetstream 32 tenía un peso menor al peso máximo de despegue certificado y el centro de gravedad C.G. se encontraba dentro de los límites establecidos.

Lanhsa		Aerolínea LANHSA		FORM-MGO-WB-003	
WEIGHT AND BALANCE JETSTREAM 3200					
VUELO:	LNH-018	REGISTRO:	HR-AYW	HOMBRE:	4
ORIGEN:	MHRO	DESTINO:	MHLC	MUJER:	9
CAP: LUIS ARAYA		FECHA:	17-mar-25	NIÑO:	2
F/O: FRANCISCO LAGOS				TOTAL:	15
OBS				INFANTE:	0
		COMPARTMENT		ARM	MOMENTO
		BEV	9936	214.16	2127893.76
		CAP/PO	374	111	41514.0
		BOW	10310	210.42	2169407.76
		ROW 1 LH		152.7	0
		ROW 1 RH		152.7	0
		ROW 2 LH	177	181.7	32160.9
		ROW 2 RH	262	182.7	47867.4
		ROW 3 LH	177	210.7	37293.9
		ROW 3 RH	354	212.7	75295.8
		ROW 4 LH	177	235.7	42426.9
		ROW 4 RH	354	251.7	89101.8
		ROW 5 LH	177	268.7	47559.9
		ROW 5 RH	354	281.7	99721.8
		ROW 6 LH	177	297.7	52692.9
		ROW 6 RH	262	311.7	81665.4
		ROW 7 LH		326.7	0
		AFT CARGO	164	390.0	63960
MAX AFT CARGO CAPACITY =		628			
MAX GARMENT HANGING STOWAGE		100	GHS	343.5	0
MAX POD CAPACITY=		435	CARG POD	0	240.0
MAX ZERO FUEL WEIGHT=		14850 Lbs.	ZERO FUEL	12945	219.32
MAX FUEL=			FUEL	1206	221
MAX TAXI WEIGHT=		16314 Lbs.	RAMP WEIGHT	14151	219.47
			TAXI FUEL	50	221
MAX STRUCTURAL T/O WEIGHT=		16204 Lbs.	T/O WEIGHT	14101	219.46
TRIP FUEL			TRIP FUEL	144	221
MAX LANDING WEIGHT=		15609 Lbs.	LANDING WEIGHT	13957	219.45

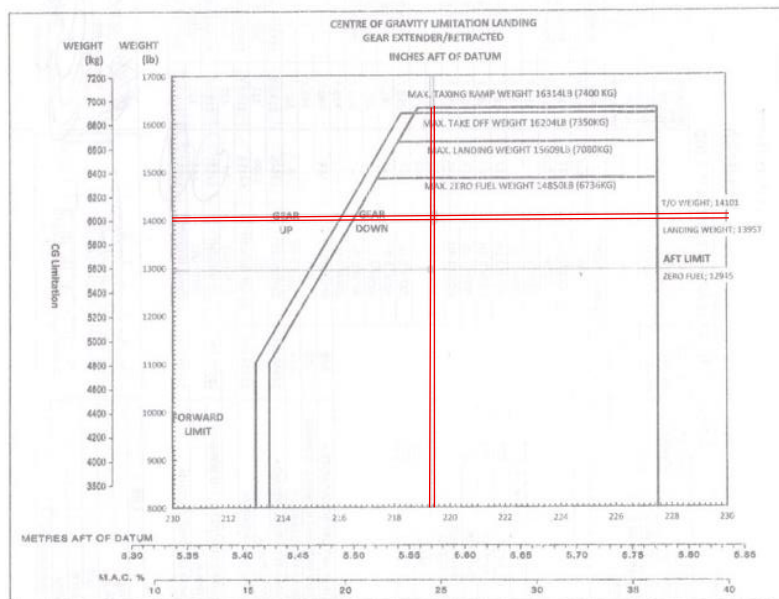
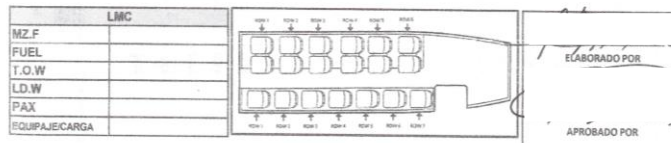


Fig. 8 – Imagen de la plantilla de peso y balance al momento del despegue de la aeronave con destino a MHLC.

1.7.- METEOROLÓGIA

La información meteorológica correspondiente al Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez (MHRO) fue proporcionada por el Servicio Meteorológico de la Honduras. El reporte de observación meteorológica de superficie (METAR) más próximo al momento del accidente correspondió a las 00:00 UTC del 18 de marzo de 2025 (18:00 hora local del 17 de marzo de 2025)

METAR MHRO 180000Z 01009KT 9999 FEW022 28/24 Q1017 A3003 NOSIG

Las condiciones reportadas eran las siguientes: viento de dirección 010° (norte-nornoreste) a 9 nudos; visibilidad de 10 km o superior; pocas nubes (FEW) a 2.200 pies sobre el nivel del aeródromo; temperatura 28 °C, punto de rocío 24 °C; QNH 1017 hPa / 30.03 in Hg. Sin cambios significativos previstos (NOSIG).

1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

El 17 de marzo de 2025, no se registraron fallas ni anomalías de funcionamiento en los sistemas de navegación disponibles en el MHRO, incluyendo el VOR y el Equipo Medidor de Distancia (DME). La iluminación de pista se encontraba operativa. No existían NOTAM's vigentes que afectaran dichas instalaciones al momento del accidente.

1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS

La aeronave mantuvo comunicaciones con el Control de Tierra (GND) en la frecuencia 121.90 MHz y con la Torre de Control (TWR) en la frecuencia 118.10 MHz. De acuerdo con la transcripción de las grabaciones ATC, las comunicaciones se desarrollaron durante las fases de encendido de motores y rodaje. No se registraron comunicaciones relativas a fallas o anomalías de la aeronave durante las fases de rodaje y despegue. No se registró transmisión de emergencia (MAYDAY o PAN-PAN) en ningún momento del vuelo.

1.10.- INFORMACIÓN DEL LUGAR DEL AERODROMO

La aeronave despegó del Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez (MHRO), que se encuentra ubicado en el municipio de Roatán, Departamento de Islas de la Bahía, República de Honduras. La elevación del aeródromo es de 20 ft AMSL.

La pista en servicio al momento del accidente era la cabecera 07 con una longitud de 2,089 m y una anchura de 45 m, superficie de asfalto. El aeródromo contaba con sistema de iluminación de pista operativo: luces de pista y umbral.

CIAIA-ACCID-04-2025 JESTREAM 3200 MATRÍCULA HR-AYW

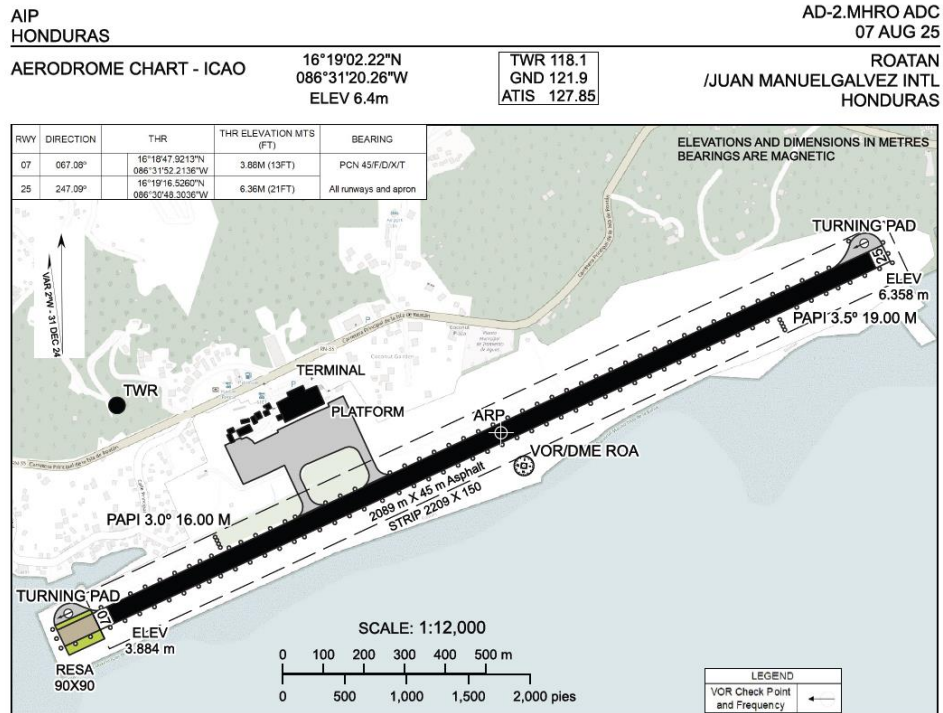


Fig. 9 – imagen carta del aeródromo de Roatán MHRO.

1.11.- REGISTRADORES DE VUELO

REGISTRADOR DE VOZ DE CABINA (CVR)

La aeronave HR-AYW tenía instalado a bordo un Registrador de Voz de Cabina (CVR) marca L3 Communications, modelo FA2100. Al momento de la redacción del presente informe, el CVR se encuentra pendiente de recuperación.



Fig. 10 – Imagen de referencia de la CVR instalada en la aeronave HR-AYW.

REGISTRADOR DE DATOS DE VUELO (FDR)

La aeronave carecía de un Registrador de Datos de Vuelo (FDR) instalado a bordo. Si bien la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC) había emitido una exención técnica a los requisitos del RAC OPS 1.668 mediante la Resolución N° 226-19-V, dicha dispensa operativa para la aeronave HR-AYW había expirado con fecha 04 de marzo de 2021. En consecuencia, al momento del suceso, la aeronave operaba sin una exención vigente, contraviniendo lo estipulado en el marco regulatorio RAC OPS 1.(a)(2) según los registros de la autoridad competente.

1.12.- INFORMACIÓN DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

Tras el despegue, la aeronave siguió una trayectoria hacia la derecha del eje de pista. Durante dicha desviación, la aeronave golpeo con su ala derecha la escalera perteneciente a la instalación del VOR, a una altura aproximada de entre 6 y 7 metros. Posteriormente, la aeronave impactó con la superficie del mar con una inclinación lateral hacia la derecha. El impacto de la aeronave fue a una distancia de la cabecera 07 de 1,110 metros y a 100 metros de la costa.



Fig. 11 – Imagen de referencia del recorrido de la aeronave en MHRO.

Los restos fueron localizados en el fondo del mar donde quedó sumergida a una profundidad de 164 ft, con una dispersión de restos en un radio aproximado de 15 m (*filmación del equipo de buzos*).

El motor izquierdo permaneció sujeto a la estructura alar, mientras que el motor derecho se encontró desprendido de su punto de montaje. Las hélices de ambos motores presentaron deformaciones en las palas. Se constató el desprendimiento del conjunto de hélice del motor izquierdo.



Fig. 12 – Imagen del fuselaje de la aeronave sumergido en el mar.

1.13.- INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLOGICA

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIAIA) remitió solicitud formal a Medicina Forense, ministerio Público, requiriendo los resultados de las autopsias practicadas a las víctimas fatales del accidente, incluyendo análisis toxicológicos correspondientes a los miembros de la tripulación.

A la fecha de emisión del presente informe provisional, el organismo forense no había remitido los resultados solicitados. Los resultados serán incorporados al informe final de investigación una vez recibidos.

1.14.- INCENDIO

No se registraron indicios de incendio a bordo de la aeronave durante las fases de rodaje, carrera de despegue y ascenso inicial, conforme a las grabaciones ATC / evidencia audiovisual disponible. De acuerdo con el registro de video obtenido como parte de la investigación (fuente: cámara de la División de Seguridad Aeroportuaria -DSA- en plataforma aeropuerto), al momento del impacto con la superficie del Mar Caribe se registró un destello luminoso. La naturaleza y origen de dicho fenómeno serán objeto de análisis en el capítulo correspondiente.

1.15.- ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

Tras la confirmación del suceso por parte del Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC), se procedió a la activación inmediata de los protocolos de emergencia aeroportuarios. En respuesta a la alerta, se movilizaron las unidades del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) y personal de Servicios Aeroportuarios Nacionales (SAN). La operación de respuesta fue de carácter interinstitucional, contando con la intervención de la Policía Nacional, la Dirección Policial de Investigaciones (DPI), el Ministerio Público, la Secretaría de Salud y el Cuerpo de Bomberos de Honduras. Asimismo, las labores de búsqueda y rescate subacuático fueron reforzadas por buzos profesionales del sector privado y embarcaciones de pescadores locales

Las maniobras iniciales de salvamento de los sobrevivientes, así como la recuperación de los restos mortales, fueron coordinadas de manera conjunta entre embarcaciones civiles de la comunidad local y unidades de superficie de la Fuerza Naval (FNH) y el Cuerpo de Bomberos de Honduras. La fase de recuperación subacuática concluyó el 18 de marzo, cuando el equipo de buceo especializado de Marine Park localizó y rescató al último ocupante fallecido, completando así el recuento de las víctimas del suceso.

La Fuerza Aérea Hondureña (FAH) coordinó el transporte aeromédico de los sobrevivientes y el traslado de las víctimas fatales hacia la ciudad de San Pedro Sula. Los heridos fueron ingresados en el Hospital Mario Catarino Rivas para recibir atención médica especializada, mientras que los restos de los fallecidos fueron puestos a disposición del Ministerio Público para la realización de las autopsias y los estudios toxicológicos pertinentes.

De acuerdo con los registros técnicos proporcionados por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), la aeronave matrícula HR-AYW estaba equipada con un Transmisor Localizador de Emergencia (ELT). El dispositivo corresponde al modelo (AF) DE-1600 ARTEX AIRCRAFT SUPPLIES, identificado con el número de serie 16080.

No se obtuvo registro de activación del ELT al momento del impacto.

Nota: En el proceso de renovación del Certificado de Aeronavegabilidad, el operador no presentó el documento de inscripción para codificación del equipo ELT (COSPASS/SARSAT).

1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES

PARTICIPACIÓN INTERNACIONAL

La investigación cuenta con la participación de los siguientes organismos internacionales; National Transportation Safety Board (NTSB) en calidad de Representante Acreditado del Estado del fabricante de los motores (Honeywell Aerospace), Air Accidents Investigation Branch (AAIB) del Reino Unido, en calidad de Representante Acreditado del Estado del fabricante de la aeronave (British Aerospace / BAE Systems), conforme al Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La delegación del AAIB estuvo integrada por 3 representantes y 1 asesor técnico, se incorporaron de forma presencial al lugar del accidente el jueves 20 de marzo, junto al equipo de investigación CIAIA.

ACTIVIDADES INVESTIGATIVAS REALIZADAS

Como parte del proceso investigativo, se procedió al análisis exhaustivo de la documentación técnica de la aeronave y de la evidencia audiovisual recopilada de diversas fuentes oficiales y privadas. El plan de trabajo incluyó, de manera complementaria: la inspección pericial de los restos sumergidos, la toma de declaraciones a testigos presenciales y personal de tierra, la auditoría de los

registros de mantenimiento anteriores y recientes, así como el análisis de los registros de comunicaciones (ATC) y datos meteorológicos prevalecientes al momento del suceso.

PROCESO DE RECUPERACIÓN DE RESTOS

En febrero de 2026 se realizó una exploración subacuática de reconocimiento con el objetivo de verificar la permanencia y el estado de los restos de la aeronave en el sitio del suceso mediante la inmersión de un equipo especializado de buceo. Los registros fotográficos obtenidos confirman la presencia de la estructura de la aeronave y sus componentes, la cual presenta signos de colonización por biota marina (algas). Esta evidencia documental permite establecer una línea base sobre la degradación de los componentes y las condiciones de sedimentación en el lecho marino.

Actualmente, se están coordinando las operaciones de análisis y logísticas para el proceso de extracción y recuperación de los restos de la aeronave HR-AYW. Se ha priorizado la localización y resguardo del Registrador de Voz de Cabina (CVR), Motores y Hélices cuya integridad es fundamental para el análisis de los factores humanos, operativos y de mantenimiento. Una vez recuperados, se procederá con su envío inmediato a los laboratorios especializados en el exterior, con el fin de realizar la lectura de datos y análisis correspondientes bajo protocolos especializados de tratamiento de equipos sumergidos.

El registro fotográfico obtenido es resultado de la coordinación mediante proceso administrativo legal por parte de la CIAIA con asociaciones privadas. La cual confirma la ubicación de la aeronave sumergida en el arrecife marino. Las imágenes revelan un estado de deterioro consistente con un periodo de inmersión prolongado. Se observa la formación de vida marina y algas sobre los restos de la aeronave.



Fig. 13 – Imagen del tren de nariz de la aeronave (Exploración).



Fig. 15 – Imagen de la hélice izquierda (Exploración).



Fig. 14 – Imagen del motor derecho Exploración).



Fig. 16 – Imagen del fuselaje de la aeronave (Exploración).

1.17.- INFORMACIÓN ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

La aerolínea Línea Aérea Nacional de Honduras S.A. (LANHSA) contaba con un Certificado de Operador Aéreo (COA) N° **HR-TA-010**, emitido por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), con vigencia hasta el 21 de enero de 2026. Las especificaciones de operaciones del COA contemplaban el transporte de pasajeros, carga, correo y otros . Al momento del accidente, la flota habilitada bajo dicho COA estaba integrada por 5 aeronaves, incluyendo la aeronave Jetstream 3200 matrícula HR-AYW.

MARCA	NUMERO DE SERIE	MATRICULA
JETSTREAM/31	657	HR-AYY
JETSTREAM/31	791	HR-AXG
JETSTREAM/32	863	HR-AYW
JETSTREAM/32	952	HR-AYV
JETSTREAM/41	101	HR-AYX

El mantenimiento de la flota del operador era realizado por su propia Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) N° **CTAH-145-009-HR**, con base en lo establecido en el RAC OPS I, Sección I, Subparte M, y conforme a los procedimientos descritos en el Manual General de Operaciones (MGO), Parte A, Sección 1.2. y el Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM) Aprobado/Aceptado, apartado 1.9.

**Certificado Operativo N° CTAH-145-009-HR
HABILITACIONES APROBADAS**

CLASE	SUBCLASE	LIMITACIONES	BASE	LÍNEA
A Aeronaves	A1 Aviones Mayores de 5.750 kg	BAE SYSTEMS JESTREAM 3101 BAE SYSTEMS JESTREAM 3201 BAE SYSTEMS JESTREAM 3212 BAE SYSTEMS JESTREAM 4101	X	X
B Motores	B1 Motor a turbina	Honeywell motores: TPE 331-10UG TPE 331-10UGR TPE 331-10UF Honeywell motores: TPE 33-12UHR Honeywell motores: TPE 331-14HR TPE-331-14GR	X	X
C Componentes	C-COM/NAV	Pruebas de ATC Transponder		Limitado a los servicios aplicables como esta descrito en su MCM/MOM (PRUEBAS)
	C-5 Potencia eléctrica	Mantenimiento y overhaul de baterías níquel/ cadmio y plomo/acido		
	C13- Instrumentos	Pruebas de Pilot estática Prueba compensación de brújula Prueba ELT		

CLASE	SUBCLASE	LIMITACIONES	BASE	LÍNEA
		Prueba ILS Prueba VOR		
E Hélices	E2 Paso Variable	Dowty hélices: Modelo R333/4-82-F/12 McCauley hélices: 4HFR34C McCauley hélices: B5JFR36C1103 C5JFR36C1104	Limitado a los servicios aplicables como esta descrito en su MCM/MOM (PRUEBAS)	

1.18.- INFORMACIÓN ADICIONAL

N/A

2.0.- AVANCE EN LA INVESTIGACIÓN

Este informe presenta los hallazgos preliminares y provisionales de la Comisión de Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis, conclusiones y recomendaciones de seguridad operacional sólo serán publicados en el informe final.

Entre las actividades de recolección de evidencias realizadas, la CIAIA obtuvo material fotográfico del sitio del accidente y del área de localización de restos. Otras actividades realizadas: inspecciones, entrevistas, revisión documental.

PROCESO DE CONSULTA Y EMISIÓN DEL INFORME FINAL

Una vez concluida la investigación, el proyecto de informe final será remitido a los Estados participantes para la formulación de comentarios, conforme al procedimiento establecido en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 6.3. El informe final incorporará las causas, los factores contribuyentes y las recomendaciones de seguridad operacional derivadas de la investigación.

