



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, no es el objetivo de la investigación de accidentes de aeronaves culpar a nadie, ni imponer una responsabilidad jurídica. El único objetivo de la investigación a través del informe final es la prevención de accidentes e incidentes, de acuerdo a la Regulación de Honduras RAC 13 revisión 02 aprobado 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. 3
INTRODUCCION		Pág. 4
1.	Información sobre los hechos factuales.	Pág. 5
1.1	Reseña del Vuelo.	Pág. 5
1.2	Lesiones a Personas.	Pág. 6
1.3	Daños sufridos por la Aeronave.	Pág. 6-7
1.4	Otros daños.	Pág. 8
1.5	Información personal de la tripulación.	Pág. 8
1.6	Información sobre la Aeronave.	Pág. 8
1.6.1	Aeronave.	Pág. 9
1.6.2	Certificado de Aeronavegabilidad.	Pág. 9
1.6.3	Registro de Mantenimiento.	Pág. 9
1.6.4	Motor.	Pág. 10
1.6.5	Centro de Gravedad.	Pág. 10
1.7	Información Meteorológica.	Pág.11
1.8	Ayudas para la Navegación.	Pág. 11
1.8.1	Información del Aeródromo de La Ceiba	Pág. 11
1.9	Comunicación y Servicios.	Pág. 12
1.10	Información sobre el Aeródromo.	Pág. 12
1.10.1	Comunicaciones y Servicios ATS	Pág. 13
1.11	Registadores de Vuelo.	Pág. 13
1.12	Información sobre los restos de la Aeronave accidentada y el impacto.	Pág. 13
1.12	Fotografías	Pág. 14
1.13	Información médica y patológica.	Pág.15
1.14	Incendio.	Pág. 15
1.15	Aspectos Supervivencia.	Pág. 15
1.16	Ensayos e Investigación	Pág. 15
1.16.1	Declaraciones de Testigos	Pág. 15
2.0	Análisis	Pág. 16
2.1	Desarrollo del Vuelo	Pág. 16
2.2	Lugar del suceso	Pág. 16
3.0	Conclusiones	Pág. 17
3.1	Causas Probables	Pág. 17
4	Recomendaciones de Seguridad	Pág. 17-18
ANEXO A	Plan de Vuelo	Pág. 19-20
ANEXO B	Informe Meteorológico	Pág.21- 24
ANEXO C	Informe Toxicológico	Pág. 25-26

ABREVIATURAS

AHAC	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.
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>).
BKN	Broken (Quebrado)
DME	Distance Messuare Equipment (Equipo Medidor de Distancia)
FAH	Fuerza Aérea Hondureña
Fts	Feets (Pies)
Gs	Gravedades
Hrs	Horas
Kts	Knots (Nudos)
MHz	Mega Hertz
M	Metros
Min	Minutos
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)
N	North (Norte)
VMC	Visual Metereological Conditions (Condiciones Meteorológicas Visuales)
MHLC	Designador OACI del aeropuerto Golosón de la ciudad de La Ceiba
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
VOR	Radiofaro Omnidireccional Alta Frec. (Very High Omnidirectional Range)
W	Oeste (West)
%	Por ciento

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 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 32 millas al Oeste del municipio de **Puerto Lempira** ubicado en el departamento de **Gracias a Dios**. El día 16 de Agosto del 2014, aproximadamente a las **16: 00 UTC**.

1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES

1.1 RESEÑA DEL VUELO

La aeronave **CESSNA 206 Matrícula HR-AVM**, despegó del aeropuerto internacional de Golosón de la ciudad de la Ceiba departamento de Atlántida aproximadamente a las **14 15 UTC**, en condiciones meteorológicas visuales (**VMC**) con el propósito de transportar tres (3) pasajeros hacia el municipio de Puerto Lempira en el departamento de Gracias a Dios. (**Ver foto No.1**).

La aeronave despegó sin ninguna novedad para ascender y nivelar a 9500 Fts. con un tiempo en ruta de 01:30 min, según plan de vuelo elaborado por el piloto. (**Ver Anexo A**).

En comunicación que sostuvo con otro piloto informó que estaba en condiciones meteorológicas marginales y a unas 32 millas de Puerto Lempira de repente a través de la frecuencia de radio le dijo: **“ME ESTOY EMBARRENANDO”**; y desde ese momento no se tuvo ninguna otra comunicación ni información sobre la aeronave.

RUTA AERONAVE LA CEIBA – PUERTO LEMPIRA



Distancia aproximada de la Ciudad de la Ceiba a Puerto Lempira son 175 millas náuticas

Foto No. 1

1.2.- LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	3	0
GRAVES	0	0	0
LEVES/NINGUNO	0	0	0
TOTAL	1	3	0

1.3.- DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE

La aeronave resultó totalmente destruida como consecuencia del impacto con el suelo, quedando sus partes como lo son el fuselaje, empenaje y nariz en una sola área. El motor se encontró totalmente enterrado en el fango del terreno, el ala derecha con sus pernos y parte del soporte se encontraron a unos 150 metros del fuselaje, el ala izquierda se encontró junto a la aeronave, los flaps estaban completamente dañados, lo mismo que los estabilizadores tanto el vertical como el horizontal. La cola estaba unida con el avión, así como también el tren de aterrizaje. En el interior de la aeronave no había aviónica (radios, equipo de comunicación, etc.), ni había instrumentos del motor. Tampoco estaban los cables ni los controles de vuelo, controles de potencia, hélice y mezcla; las sillas desprendidas, así mismo no se encontraron la bitácora del piloto ni la de mantenimiento. **(Ver foto No.2, 3 y 4.)**



Foto No. 2

Parte del fuselaje



Foto No. 3
Restos de la aeronave

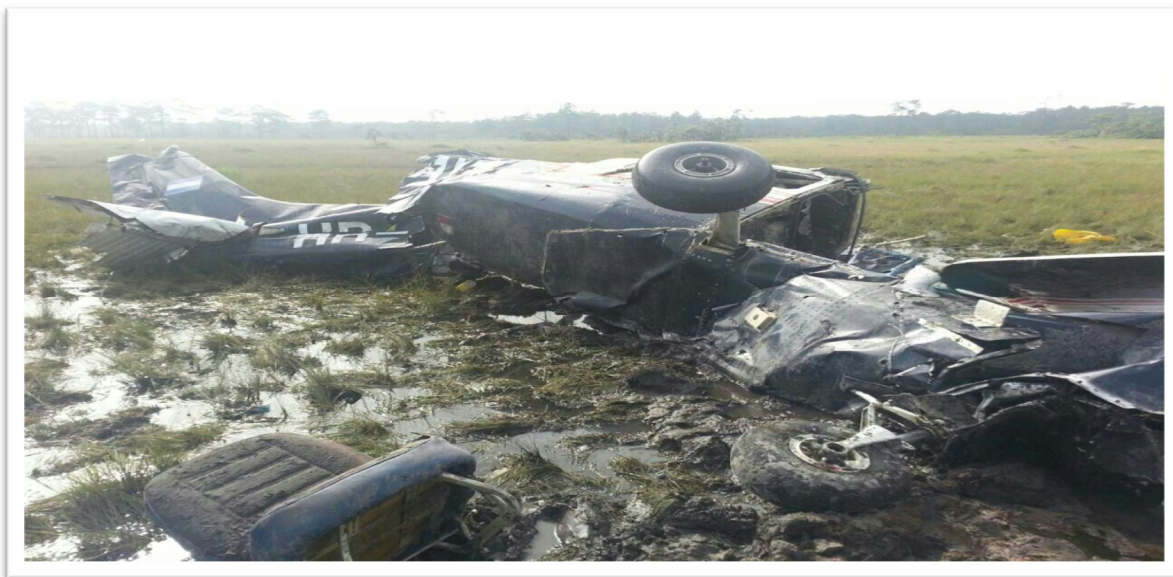


Foto No. 4
Aeronave destruida en su totalidad

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 54 años de nacionalidad hondureña, poseía una **Licencia de Piloto de Transporte Aéreo ATP N° 3750** con fecha de expiración el 04 de Marzo del 2018, con habilitaciones en Monomotores Terrestres, Instrumentos, Capitán e instructor de vuelo de la aeronave LET- 410, F/O N262. **Certificado Médico Clase I** válido hasta el 27 de Noviembre del 2014, en la que tenía una observación médica: **“Uso de lentes correctivos para leer y llevar un par igual”**. No se encontró información en la que el piloto efectuara vuelos de familiarización en la Aeronave CESSNA-206 ni cuando efectuó su último vuelo en la misma. Tenía un **Gran Total de 11,758.00 horas** voladas en diferentes tipos de aeronaves.

1.6.- INFORMACION SOBRE LA AERONAVE (ver foto 5)



Foto No. 5

1.6.1- <u>AERONAVE</u>	
Marca	Cessna
Modelo	P 206-C
Matrícula:	HR-AVM
Serie	P 206-0433
Año de Fabricación	1967
Despegue	3,600 lbs
Carga Usable	1,671 lbs
Velocidad Max. (MSL)	156 kts
Velocidad Crucero 75% a 6500 ft.	147 kts.
Techo:	14,800 Ft.
Velocidad de Stall	Flaps up 62 Kts (CAS) Flaps down 54Kts (CAS)
Máximas Gs'	Flaps up + 3.8 G - 1.52 G Flaps down + 2.0
Combustible	100/130 aviation fuel (Green)
Capacidad de combustible	92 gls.
Usable	88 gls.
Operador:	Servicios Aéreos Profesionales
Propietario:	David Ruiz

1.6.2- <u>Certificado de Aeronavegabilidad</u>	
Número:	034/2014
Certificado Tipo:	A4CE
Categoría	Normal
Fecha de expedición:	22 de Mayo del 2014
Fecha de expiración:	22 de Mayo del 2015

1.6.3- <u>Registro de Mantenimiento</u>	
Horas totales de vuelo aeronave:	Desconocido
Última Inspección Anual:	24 /03/2014
Ultima Inspección de 100 horas	04 /07/2014
Ultima Inspección de 50 horas	24/05 /2014
Ultima Inspección de 25 horas	14/04 2014

1.6.4- <u>Motor actual que tenía la aeronave</u> (Instalado el 13-04-14)	
Motor:	CONTINENTAL
Modelo:	TCM IO520-F
Potencia	2700 RPM Máxima Continua 2850 RPM 5 Minutos
Horas acumuladas del Motor	6,446.5
Número de serie:	570958
Certificado Tipo	A4CE
TSO (02- JUL-14)	0.0 Hrs.
TSN	6446.5
Hélice Tres Palas:	MCCAULEY
Modelo:	D3A34C404
Serie:	570958
Ultima Inspección de 25hrs.	14 de abril del 2014
Ultima Inspección de 50 hrs.	24 de mayo del 2014
Ultima Inspección de 100hrs	4 de julio del 2014

1.6.5 Centro de Gravedad

No se pudo verificar

1.7. Información Meteorológica

El patrón dominante es el chorro de bajo nivel con vientos predominantes del este de 15 a 20 nudos a un nivel de vuelo de 5000 Fts, aumentando hasta 35 Kts a niveles de 20,000 Fts.

Las condiciones meteorológicas del aeródromo de La Ceiba (MHLC) y de Puerto Lempira (MHPL), son congruentes con las observadas durante el periodo de las **12 00 Z** y **las 18 00 Z** del día sábado que ocurrió el suceso y las condiciones pronosticadas y comparadas con los modelos meteorológicos e imágenes de satélite, coinciden especialmente con la zona del accidente, reflejando condiciones adversas para la navegación aérea.

Nubes probables: **BKN TCU/Cu** a 2,800 y 3,000 pies, aislados de **CB**. Ver (ANEXO B).

1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN:

1.8.1 INFORMACIÓN DEL AERÓDROMO LA CEIBA (ver foto 6)

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. 6

1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS

El Aeródromo de Golosón cuenta con, **VOR/DME**, servicios de comunicación como:

Golosón torre (TWR), Superficie (GND) Radio Golosón (RDH) Información de salida y Llegada (ATIS).

1.10.- INFORMACIÓN DEL AERÓDROMO DE PUERTO LEMPIRA (ver foto 7).

La Pista tiene una longitud de 1,400 metros de largo y 23 metros de ancho, está construida sobre una base de suelo arcilloso.

Coordenadas del Aeródromo:

Latitud 15°15'44.44"N 15°15'45.09" N

Longitud 83°46'27.36"O 83°47'19.10" O



Foto No. 7

Vista general del Aeródromo de Puerto Lempira

1.10.1.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS.

El Aeródromo de Puerto Lempira no posee ayudas de Comunicación ni Servicios ATS y solo es operada para vuelos por reglas visuales (VFR) Visual Flight Rules

1.11- REGISTRADORES DE VUELO

El avión CESSNA 206 Matrícula HR-AVM, no tenía instalado abordo ningún equipo registrador de datos de vuelo (FDR) ni registrador de voz de la cabina (CVR), ya que estos equipos no son requeridos para este tipo de aeronave.

1.12.- INFORMACIÓN DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE ACCIDENTADA Y DEL IMPACTO (ver fotos 8, 9 y 10).

La aeronave resultó totalmente destruida como consecuencia del impacto con el suelo, quedando sus partes como son: fuselaje, empenaje y nariz en una sola área. El motor se encontró totalmente enterrado en el fango, el ala derecha con sus pernos y parte del soporte se encontró a unos 150 metros, el ala izquierda se encontró al lado de la aeronave, los flaps completamente dañados, lo mismo que los estabilizadores vertical y horizontal. La cola estaba unida a la aeronave así como también el tren de aterrizaje. En el interior de la aeronave no había, aviónica (radios, equipo de comunicación, etc.), asientos, los cuales se supone fueron sustraídos por gente de la comunidad.

Tampoco estaban los controles de vuelo, cables, controles de potencia, hélice y mezcla; así mismo no se encontraron las bitácoras del piloto ni las de mantenimiento.



Foto No. 8



Foto No. 9



Foto No. 10

1.13.- INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

El reporte de **La Dirección de Medicina Forense del Ministerio Público** especifica que la causa de la muerte del piloto de la aeronave fue por: **“LACERACION CEREBRAL”** por hecho de aviación y su manera de muerte accidental. Su examen toxicológico resulto: **NEGATIVO**. (ANEXO C)

1.14.- INCENDIO

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

1.15.- ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

Debido a lo remoto del lugar del accidente, no hubo de desplazamiento de ambulancias o carros de bomberos que pudieran estar presentes en el lugar del suceso. Personal del área en que ocurrió el accidente notificaron de la posición de donde cayó la aeronave a las autoridades respectivas, por lo que un helicóptero de la **FAH**, se trasladó a dicho lugar en donde encontraron los cuerpos tanto del capitán de la aeronave como los pasajeros fuera de la aeronave y sin algunos de sus documentos y objetos personales (carteras, relojes, armas de seguridad así como la carga que transportaban), todos ellos se encontraron cubiertos por el fango o lodo producto de las lluvias que habían caído. Los cadáveres fueron trasladados a la base aérea Cnel. **“Héctor Caraccioli Moncada”** de la ciudad de La Ceiba en el mismo helicóptero y de allí a las oficinas de medicina forense para su respectivo reconocimiento.

No se recibió señal del equipo transmisor automático de emergencia (**ELT**), para poder localizar a la aeronave, la cual fue detectada por personal residente en los alrededores del área del accidente; que de haber sucedido esto en un lugar más inhóspito, hubiese sido más difícil de localizarlo o no se hubiese sido encontrado en esa parte selvática de La Mosquitia.

1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES

1.16.1 Declaraciones de testigos

En las declaraciones de un piloto que se encontraba operando en **La Mosquitia (área del departamento de Gracias a Dios)**, informó que él sostuvo conversación vía radio **VHF** con el capitán del **HR- AVM**, en donde hacían referencia de las condiciones meteorológicas adversas que en ese momento imperaban en el área y que se encontraba a unas 36 millas al sur de Puerto Lempira y a una altura de seis mil (6,000 Fts), También le informó que se encontraba listo para iniciar el descenso y que había mucha nubosidad (cúmulos y estrato cúmulos), cuando escuchó esta exclamación: **“ME ESTOY EMBARRENANDO”**, y luego ya no se volvió a obtener ninguna otra comunicación.

2.0.- ANALISIS

2.1 Desarrollo del vuelo

La aeronave **CESSNA 206**, matrícula **HR-AVM**, despegó del aeropuerto internacional de Golosón en condiciones visuales a las **1430 UTC** con rumbo a la ciudad de **Puerto Lempira** departamento de **Gracias a Dios**. Aunque el plan de vuelo llenado por el capitán de nave hace referencia a que el vuelo iba a ser en condiciones visuales, la ruta hacia **Puerto Lempira** en ese día se encontraba para ser volada en condiciones instrumentales, pero es normal que las tripulaciones al efectuar vuelos hacia **La Mosquitia** hondureña lo hagan de esa manera, ya que en **Puerto Lempira** no existen ayudas para la navegación ni para para efectuar descensos instrumentales por lo que los procedimientos de vuelo se realizan combinado las condiciones de vuelo instrumentales y visuales, lo que requieren de gran habilidad, conocimiento y experiencia en las tripulaciones de las aeronaves para llegar a sus puntos de chequeo de igual manera a sus lugares de destino.

A pesar que el capitán tenía esas tres condiciones de vuelo, su experiencia en los últimos años era en aeronaves con mayor performance (envergadura, peso, velocidad y equipos de vuelo como son los instrumentos de navegación, del motor, comunicación, etc), las cuales le proporcionan mayor estabilidad a las aeronaves y seguridad a las tripulaciones, por lo que esta situación combinada con las condiciones climatológicas existentes fueron determinantes en este accidente.

2.2 Lugar del Suceso

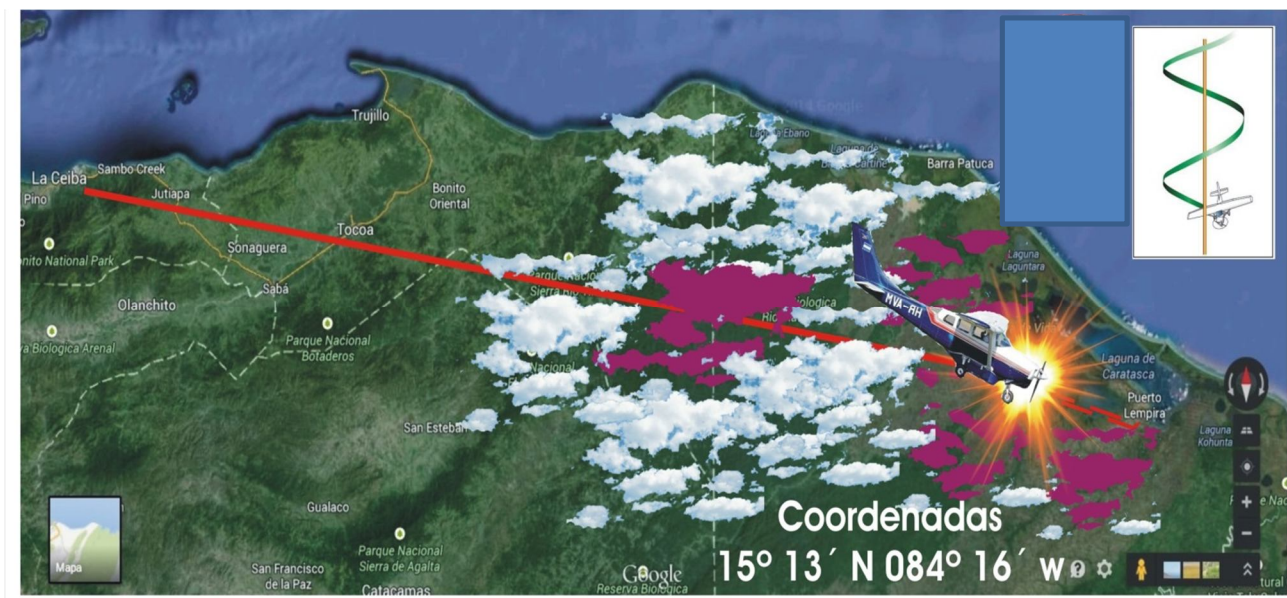


Foto No. 11

3.0 CONCLUSIONES

3.1 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:

1. Condiciones meteorológicas adversas. (**Factor contribuyente**)
2. La experiencia reciente del piloto en volar este tipo de aeronaves en condiciones atmosféricas adversas no era la suficiente. (**Causa**)
3. El haberse encontrado en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC), el piloto pudo haber causado que la aeronave entrara en una posición inusual inadvertida, la cual al no ser corregida de manera eficaz y eficiente pudo causar que esta se agravara y se convirtiera en una barrena, la cual debido a la a la altitud de vuelo en que se encontraba la aeronave, no pudo ser recuperada, teniendo como consecuencia el fallecimiento del piloto, pasajero y destrucción del avión. (**Causa**)

4.0 RECOMENDACIONES

4.1 A los Operadores

1. Establecer un programa de entrenamiento completo de familiarización o recurrencia a las tripulaciones que vayan a volar un equipo de mayor a menor performance y viceversa cuando tengan periodos prolongados de no volar en aeronaves como lo descrito anteriormente.
2. Que las tripulaciones de vuelo analicen bien los reportes meteorológicos cuando vayan a realizar operaciones en áreas en las que no hayan equipos de navegación ni descensos publicados por las agencias aeronáuticas como Jeppesen o AIP.
3. Que en el entrenamiento de familiarización de la aeronave, se incluya y se enfatice en la recuperación de posiciones inusuales inadvertidas en condiciones de vuelo **IMC** a diferentes altitudes, ya que estas varían según el performance de la aeronave según nivel de vuelo. El entrenamiento arriba mencionado es recomendado se efectúe en la aeronave en sí, después de haber recibido la teoría que corresponde.

4. La instalación en todas las aeronaves del Equipo Transmisor Automático Localizador de emergencia (**ELT**), en todas las aeronaves en la frecuencia **406 MHz**.

4.2 A la Agencia Aeronáutica

1. Verificar los programas de entrenamiento y procedimientos estándar de operación (**SOP**) de los operadores que cuentan con más de un tipo de aeronaves que son voladas por las mismas tripulaciones. (Vigilancia)
2. Que se instalen ayudas de navegación en aeropuertos no controlados especialmente en el de Puerto Lempira, ya que es un aeródromo de uso continuo por los operadores aéreos.
3. Que se les notifique a todos los operadores nacionales la instalación (a las aeronaves que aún no tienen el equipo **ELT** con la frecuencia 406 MHz), de transmisores y la actualización de los datos de esos equipos con la **AHAC** y **COCESNA**, quien es el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (**RSC**) de la Región.

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

ANEXO A
Plan de Vuelo



Servicios Aereos Profesionales
La Ceiba, Atlántida, Honduras, C. A.

PLAN DE VUELO FLIGHT PLAN			
1 PRIORIDAD Priority	2 DESTINATARIO (S) Addressee(s)		
FF			
4 HORA DE DEPOSITO Filing Time	5 REMITENTE Originator		
16/11/2014			
6 IDENTIFICACION EXACTA DEL (DE LOS) DESTINATARIO (S) Y/O DEL REMITENTE Specific Identification of Addressee(s) and/or Originator			
3 TIPO DE MENSAJE Message Type	7 IDENTIFICACION DE AERONAVE Aircraft Identification	8 REGLAS DE VUELO Flight rules	TIPO DE VUELO Type of Flight
(FPL)	HR-AVM	V	C
9 NUMERO Number	11 TIPO DE AERONAVE Type of Aircraft	12 CAT. DE ESTELA TURBULENTO Wake turbulence Cat	10 EQUIPO Equipment
	Cessna 206	1	
13 AERODROMO DE SALIDA Departure Aerodrome		14 HORA Time	
MIAJAL		14:30	
15 VELOCIDAD DE SALIDA CRUISING SPEED	NIVEL Level	RUTA Route	
11000	AL0000	-> Det P/LP	
16 AERODROMO DE DESTINO Destination Aerodrome			
MIAJAL			
EET Total Total EET HR MIN		AERODROMO ALT Alt aerodrome	
0130		11400	
2º AERODROMO ALT 2nd Aerodrome Alt			
18 OTROS DATOS OTHER INFORMATION			
POX: Wilmer Podilla elvin Oquela Jorge Garcia			
HR-AVM			
5051401			
19 AUTONOMIA Endurance			
HR M/N			
E 0130			
INFORMACION SUPLEMENTARIA (EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS) Supplementary Information (not to be transmitted in FPL messages)			
PERSONAS A BORDO Persons on board		EQUIPO DE RADIO DE EMERGENCIA Emergency radio	
P 7		R U V E	
EQUIPO DE SUPERVIVENCIA / Survival equipment			
POLAR DESERTICO MARITIMO SELVA Polar Desertic Maritime Jungle			
S P D M J			
CHALECOS / Life Vest			
J L F U V			
BOTES NEUMATICOS / Dinghies			
D C			
COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE Aircraft Colour and Marking			
A /			
OBSERVACIONES REMARKS			
N /			
PILOTO AL MANDO Pilot in command			
C / Otoniel Rivera 3750			
PRESENTADO POR / Filed by		ESPACIO RESERVADO PARA REQUISITO ADICIONALES Space reserved for additional requirements	
3370			

ANEXO B

Informe Meteorológico



Dirección General de Aeronáutica Civil
Servicio Meteorológico nacional
Oficina de Meteorología Aeronáutica
Oficina de Vigilancia Meteorológica

CONCLUSION:

Análisis del GFS (WINDGREED) sobre Puerto Lempira día 16 Agosto 2014

El patrón dominante es el chorro de bajo nivel con vientos predominantes del este a 15 a 20 nudos a un nivel de vuelo de 5000 pies aumentando hasta 30kt a 35kt a niveles de 18000 a 20000 pies. Predomina una fuerte inversión de temperatura desde las 06z hasta las 2100z donde comienza a debilitarse.

Nubes probables:

BKN TCU/Cu A 2,800 Pies y 3,000 pies, aislados de CB

Las condiciones meteorológicas en los aeródromos de La Ceiba (MHLC) y de Puerto Lempira (MHPL) son congruentes con las observadas durante el periodo de las 12:00Z y las 18:00Z del día sábado 16 de agosto de 2014 y las condiciones pronosticadas y comparadas con los modelos meteorológicos e imágenes de satélite, las cuales coinciden espacial mente para la zona del accidente, reflejando condiciones adversas para la navegación aérea.



MET/ Luis R Rodríguez Corea
Jefe de Meteorología Aeronáutica
(OVM/OMA)



MET/ Herson Homer Sierra
Jefe SMN

500 Mts. al norte del Aeropuerto Internacional Toncontin, Apartado Postal 30145
Tel: 504-2234-0263, web: www.dgachn.org
Comayagüela, M, D.C., Honduras, Centroamerica

10



Dirección General de Aeronáutica Civil
Servicio Meteorológico nacional
Oficina de Meteorología Aeronáutica
Oficina de Vigilancia Meteorológica

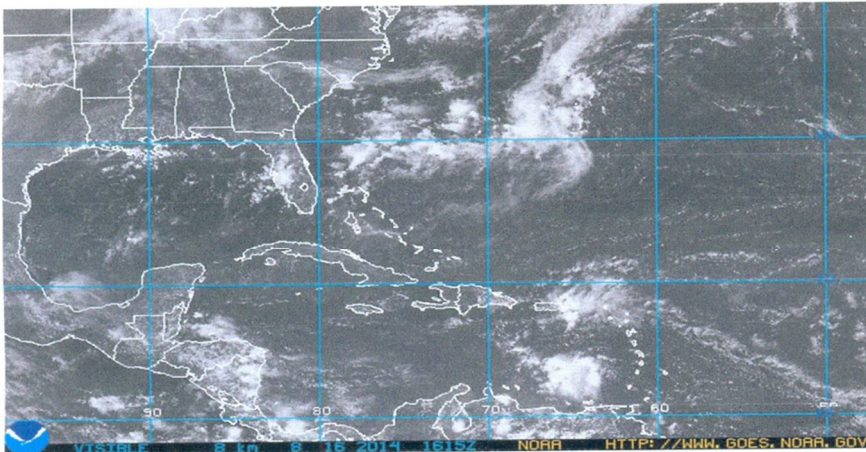


Imagen satelital Visible de 8Km de del día 16 de agosto de 2014 a las 16:15Z

Con estas condiciones la probabilidad de tener tiempo meteorológico adverso significativo en la zona del accidente son mayor, con precipitación de moderada a fuerte y actividad eléctrica, turbulencia de moderada a severa.

500 Mts. al norte del Aeropuerto Internacional Toncontin, Apartado Postal 30145
Tel: 504-2234-0263, web: www.dgachn.org
Comayagüela, M, D.C., Honduras, Centroamerica

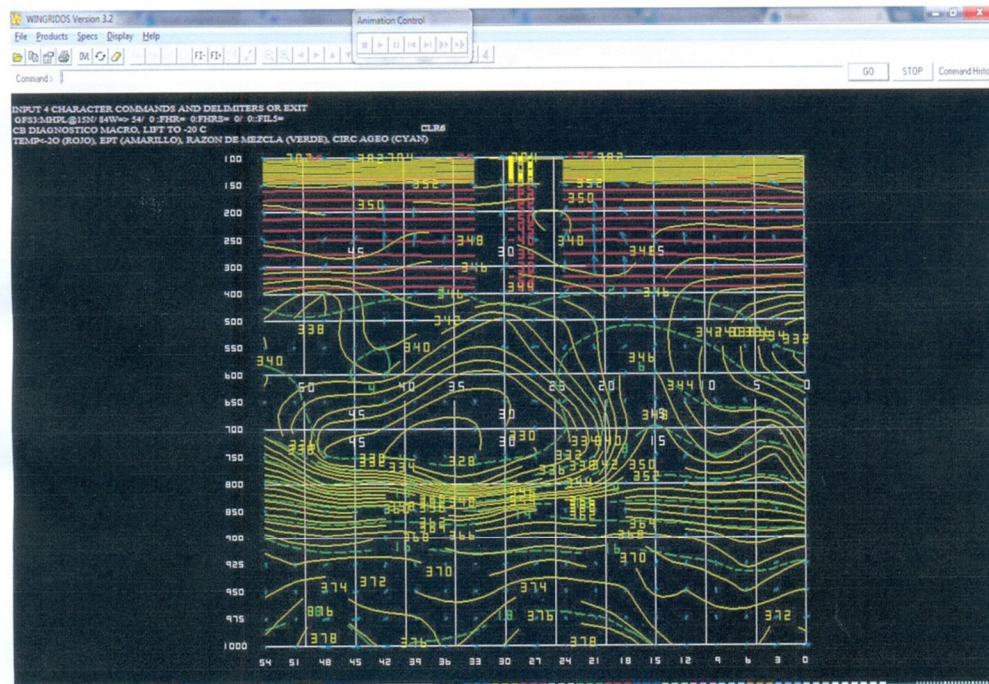


Dirección General de Aeronáutica Civil
Servicio Meteorológico nacional
Oficina de Meteorología Aeronáutica
Oficina de Vigilancia Meteorológica

COMENTARIO:

En este pronóstico de Viento, se observa que la dirección es de componente NE y Este con una velocidad de 10KT (Nudos) a 20KT en nivel de superficie y en 800 MB a los 750 BM y 600 BM el viento de componente Este y Sureste con velocidad de 25KT a 30KT.

La línea roja en forma de gráfica, es la formación de nubes de desarrollo vertical (TCU) y (CB) especial mente entre los valores numéricos de 3 a 18 que corresponde a las horas 03:00 UTC y 18:00 UTC, los niveles de superficie (1,000MB) y 900MB, coincide con la hora del evento.



Este modelo GFS (WINDGREED) el patrón grafica de línea amarilla corresponde un valor numérico en grados kelvin de temperatura según la altura y se observa un aumento de temperatura con la altura reflejando una inversión térmica.

500 Mts. al norte del Aeropuerto Internacional Toncontin, Apartado Postal 30145
Tel: 504-2234-0263, web: www.dgachn.org
Comayagüela, M, D.C., Honduras, Centroamerica

ANEXO C

Informe Toxicológico



La Ceiba, Atlántida 13 de agosto del año 2015

Sr. Wilton Cahin Bush
Jefe Regional ATS
Aeropuerto Internacional Goloson
Su Oficina

Estimado Señor Bush:

Sirva la presente para saludarlo muy cordialmente, y al mismo tiempo informo a usted que de los tres occisos a los que se les practicaron las autopsias correspondientes solo se practico la alcoholemia al piloto, no así a los otros tres porque eran pasajeros:

El Examen toxicológico **Del Capitan** resultado negativo. La causa de muerte fue Laceración Cerebral por hecho de aviación y su manera de muerte accidental.

WILMER ALEXIS PADILLA MENDEZ la causa de muerte fue Laceración cerebral por hecho de aviación y su manera de muerte accidental.

ELVIN ALEXIS OYUELA MORALES la causa de muerte fue Laceración cerebral por hecho de aviación y su manera de muerte accidental.

JORGE NAHUM GARCIA PEREZ la causa de muerte fue Laceración cerebral por hecho de aviación y su manera de muerte accidental.

Atentamente,



Dr. Carlos Alberto Lanza Zapata
Coordinador Regional Medicina Forense

C:archivo/OsirisC.