



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		
DEFINICIONES		Pág. 3
ABREVIATURAS		Pág. 6
INTRODUCCION		Pág. 7
1.	Información sobre los hechos factuales.	Pág. 8
1.1	Reseña del Vuelo.	Pág. 8
1.2	Lesiones a Personas.	Pág. 9
1.3	Daños sufridos a la Aeronave.	Pág. 9
1.4	Otros daños.	Pág. 11
1.5	Información personal de la tripulación.	Pág. 11
1.6	Información sobre la Aeronave.	Pág. 11
1.6.1	Aeronave.	Pág. 11
1.6.2	Certificado de Aeronavegabilidad.	Pág. 12
1.6.3	Motor.	Pág. 12
1.6.4	Registro de Mantenimiento.	Pág. 13
1.6.5	Centro de Gravedad.	Pág. 13
1.7	Información Meteorológica.	Pág.13
1.8	Ayudas para la Navegación.	Pág. 13
1.8.1	Información del Aeródromo de Campo Dos	Pág. 13
1.9	Comunicación y Servicios ATS	Pág. 14
1.10	Información sobre el Aeródromo Las Mercedes	Pág. 14
1.11	Registradores de Vuelo.	Pág. 14
1.12	Información sobre los restos de la Aeronave accidentada y el impacto.	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. 15
2.1	Desarrollo del Vuelo	Pág. 15
2.2	Lugar del Suceso	Pág. 16
3.0	Conclusiones	Pág. 16
3.1	Causas Probables	Pág. 16
4.0	Recomendaciones de Seguridad	Pág. 17
4.1	Recomendaciones A la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil	Pág. 17
4.2	Recomendaciones Al Operador	Pág. 17
ANEXO A	Certificado Médico y Licencia	Pág. 18
ANEXO B	Informe Meteorológico	Pág. 21
ANEXO C	Informe Médico y Patológico	Pág. 24
ANEXO D	Informe de Testigo	Pág. 27

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

AHAC	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.
BKN	Broken (Quebrado)
E	East (Este)
Fts	Feets (Pies)
Hrs	Horas
Kts	Knots (Nudos)
Lbs	Libras
N	Noth (Norte)
N/A	No Aplica
N/D	No Disponible
S	South (Sur)
TSO	Times Since Operation (Tiempo desde la Operación)
TSN	Times Since New (Tiempo desde Nuevo)
UTC	Universal Time Coordinated (Tiempo Universal Coordinado)
VMC	Visual Meteorological Conditions (Condiciones Meteorológicas Visuales)
MSL	Mean Sea Level (Nivel Medio del Mar)
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
W	West (Oeste)

INTRODUCCION

El suceso investigado se cataloga como un “**Accidente de Aviación**” de acuerdo con la definición de **Accidente** establecida en el **Anexo 13 de OACI “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación” Capítulo I – Definiciones**.

El departamento de accidentes e incidentes fue informado de este suceso a través de la oficina de 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 10 millas al Nor/Este del Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales jurisdicción de la Lima, departamento de **Cortés**, el día 20 de enero del año 2016, aproximadamente a las **1530 UTC**.

1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES

1.1 Reseña del Vuelo

La aeronave **S-2R TRUSH COMMANDER**, matrícula **HR-AIH**, propiedad de la Empresa Helicópteros del Norte despegó de Campo 2 (**foto No.1**), rumbo a la pista de la finca de nombre **“Mercedes”**, lugar donde la aeronave aterrizaría y se abastecería con el químico y así comenzar los trabajos de fumigación agrícola (**foto No.2**). Sin embargo, el piloto en vez de aterrizar, sobrevoló en círculos y sin un rumbo determinado varios sectores cercanos al aeropuerto internacional **“Ramón Villeda Morales”**, hasta que el avión agotó su combustible, causando que el motor se apagara y que la aeronave se accidentara en el área anteriormente mencionada.

Pista Campo Dos La Lima Cortes

Foto No. 1



Pista Mercedes

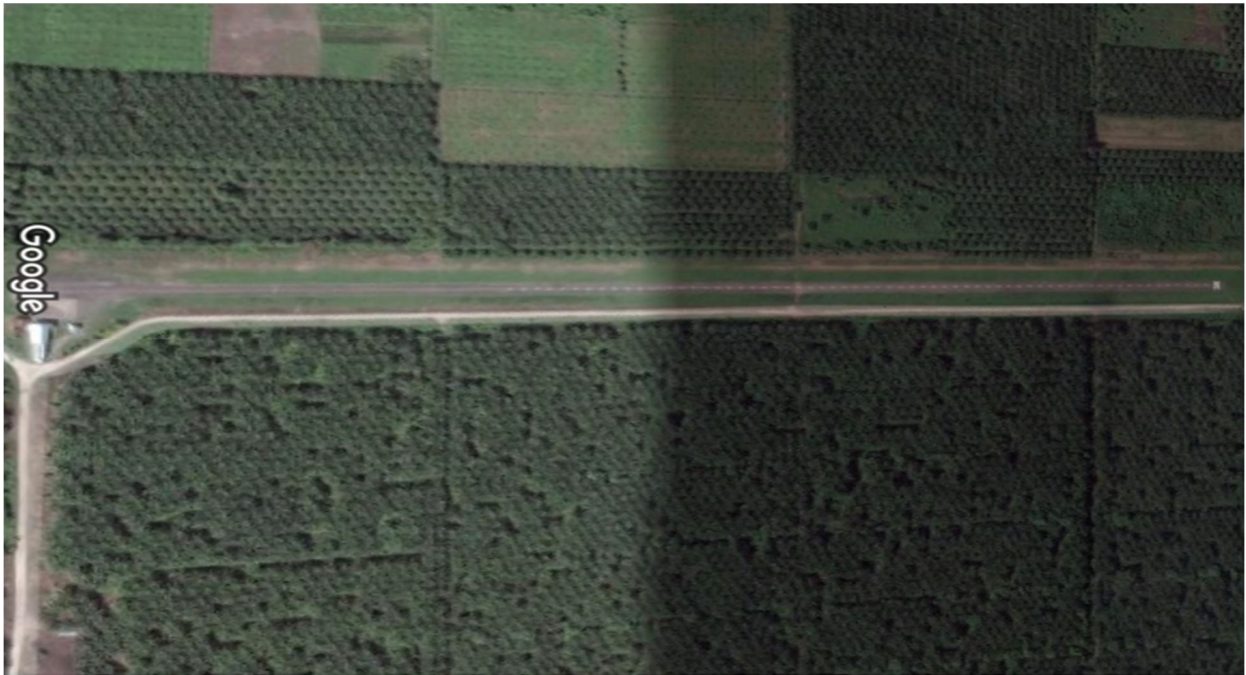


Foto No. 2

1.2.- Lesiones a Personas

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTRO
MORTALES	0	0	0
GRAVES	1	0	0
LEVES/NINGUNO	0	0	0
TOTAL	1	0	0

1.3.- Daños Sufridos a la Aeronave

La aeronave tuvo daños estructurales de consideración en todo el fuselaje, borde de ataque y wing tip del ala izquierda, lo mismo que en el wind shield de la cabina, el tren de aterrizaje, palas de la hélice, también en el timón direccional de la cola, así como posibles daños al motor (**fotos No. 3 y 4**).



Foto No. 3



Foto No.4

1.4. Otros Daños

Este accidente no provocó daños al medio ambiente ni daños a terceros.

1.5.- Información Personal de la Tripulación

El Capitán de 65 años de nacionalidad hondureña, es poseedor de una Licencia de Piloto Comercial N° **3288** con fecha de expiración el 30 de Agosto del 2020, con habilitaciones en Monomotores Terrestres y Vuelos Agrícolas. Certificado Médico **Clase I** válido hasta el 30 de Junio del 2016, el cual tiene la siguiente observación médica: **“Uso de lentes correctivos para leer y llevar un par igual” (Anexo A)**. El piloto tiene un Gran Total de **19,739.02** horas voladas en diferentes tipos de aeronaves y no se logró determinar sus horas voladas en este tipo de avión fumigador.

1.6.- Información Sobre la Aeronave Ver foto 5



Foto No.5

1.6.1- Aeronave

Marca	S- 2RTRUSH COMMANDER
Modelo	S2R-G10
Matrícula:	HR-AIH
Serie	R1820-029DC
Año de Fabricación	1992
Despegue	6,900 lbs.
Carga Usable	1,671 lbs.
Velocidad Max. (MSL)	124 Millas
Fabricante	AYRES CORPORATION
Operador:	Helicópteros del Norte
Propietario:	Ricardo Aramendía

Máxima distancia de Operación	403 millas

1.6.2- Certificado de Aeronavegabilidad

Número:	0054/2015
Certificado Tipo:	A4SW
Categoría	Restringido
Fecha de expedición:	27 de Julio del 2015
Fecha de expiración:	27 de Julio del 2016

1.6.3- Motor actual que tenía la aeronave

Motor:	Garret
Modelo:	TPE-331-10-51IM
Potencia	900 SHP PSI: 70.36
Horas acumuladas del Motor	7,536.7 Hrs.
Número de serie:	P37286-C
Certificado Tipo	A4SW
TSO (02- JUL-14)	6,807.63
TSN	4,285.53
Hélice Cuatro Palas:	McCauley L106FA-0
Modelo:	4HFR34C653-HJ
Serie:	950841
Ultima Inspección de 25hrs.	N/D
Ultima Inspección de 50 hrs.	N/D
Ultima Inspección de 100hrs	25/11/2015 .

1.6.4- Registro de Mantenimiento

Horas totales de vuelo aeronave:	4,184.4 Hrs.
Última Inspección Anual:	07/07/2015 Tacómetro: 3,441.93 Hrs.
Última Inspección de 100 Hrs.:	25/11/2015 Tacómetro: 5,792.1 Hrs.
Última Inspección de 50 Hrs. :	N/D
Última Inspección de 25 Hrs.:	N/D

1.6.5 Centro de Gravedad

N/A

1.7. Información Meteorológica

Viento variando del S/ E al N/ E con rangos de velocidad de calmos hasta 03 Kts., visibilidad reducida por llovizna, el resto del tiempo la visibilidad mayor a 10 km. y una capa de nubes dispersas a 8 mil pies. Este periodo comprende de las 1200 UTC a las 1500 UTC de ese día. (**Anexo B**).

1.8.- Ayudas para la Navegación:

N/A

1.8.1 Información sobre el Aeródromo “Campo Dos” Ver foto No 6

Coordenadas Geográficas	15°26'22.07 N	87°53'59.77 W
Elevación (msl)	26 Metros	(85 Pies)
Dimensiones	1000 x 8 Metros	
Ancho de Área verde	27 Metros	



Foto No.6

1.9.- Comunicaciones y Servicios ATS

N/A

1.10.- Información sobre el Aeródromo “Mercedes” Ver foto No, 7

Coordenadas Geográficas	15°34`29.93 N	87°48`54.49 W
Elevación (msl)	16 Metros	(52 Pies)
Dimensiones	1000 x 8 Metros	

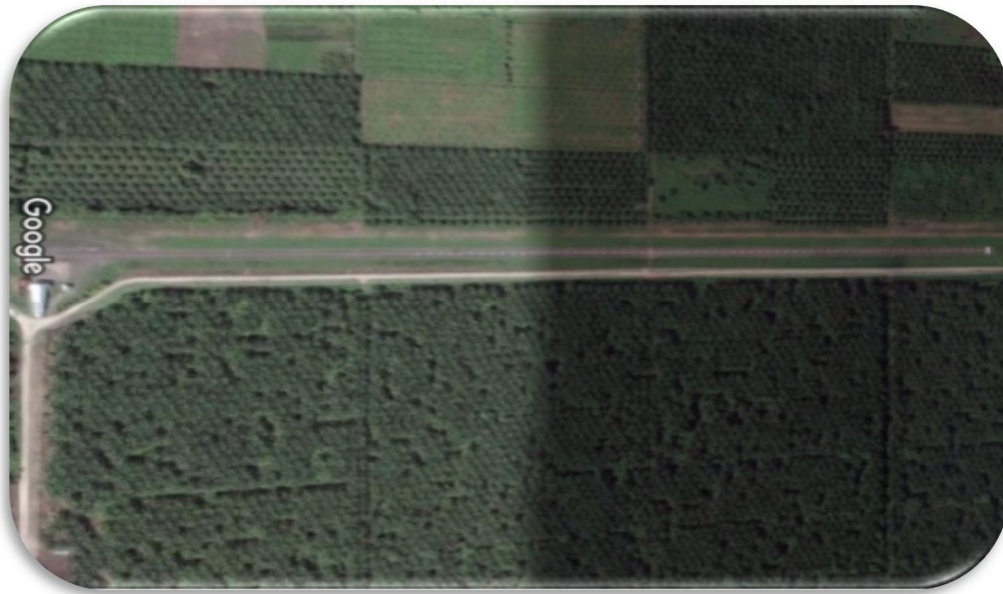


Foto No.7

1.11- Registradores de Vuelo

N/A

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

Debido a la magnitud de los daños sufridos por la aeronave **S2R-G10** matrícula **HR-AIH**, además de la evaluación efectuada por los técnicos de mantenimiento de Helicópteros del Norte, se considera que esta quedará en condiciones no aeronavegables. Durante el impacto, no hubo activación del sistema **ELT**.

1.13.- INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

El reporte del médico especialista en medicina Interna y Neurología del Hospital **La Lima Medical Center (LMC)**, informa que el paciente de 65 años de edad fue ingresado a este hospital el 20 de enero del 2016, por presentar diagnóstico de Hemorragia Intra-parenquimatosa en territorio del tálamo izquierdo con drenaje al ventrículo, más hipertensión arterial, epilepsia secundaria, mas trauma craneal simple debido al accidente. Fue evaluado por Neurología, Neurocirugía y Medicina Interna con manejo conservador. Con buena evolución clínica con reabsorción parcial del sangrado y mejoría del su cuadro Neurológico. (**Anexo C**)

1.14.- Incendio

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

1.15.- Aspectos de Supervivencia

N/A

1.16.- Ensayos e Investigaciones

1.16.1 Declaraciones de testigos

Ver Anexo D

2.0.- ANALISIS

2.1 Desarrollo del Vuelo

Cuando eran aproximadamente las 0737 UTC, la aeronave **S-2R TRUSH COMMANDER** matrícula **HR-AIH**, despegó del aeródromo **Campo Dos** en condiciones meteorológicas visuales (VMC), con dirección a la pista de la finca “**Mercedes**” para abastecerse de químicos y efectuar trabajos de fumigación agrícola en terrenos propiedad de una empresa productora de banano, pero la aeronave no aterrizó, y continuó su vuelo sin un rumbo específico procediendo a volar en círculos sin tener comunicación en tierra con la finca propuesta a fumigar, tampoco con su Base ubicada en Campo dos.

Cuando la aeronave no aterrizó para abastecerse de los químicos, se alertó a Operaciones de la empresa, y otro avión despegó con el propósito de localizarla, logrando ubicarla aún en el aire, tratando de comunicarse por medio de la radio, haciendo maniobras de acercamiento para tener contacto con ella, sin obtener resultados positivos, y después de varios minutos esta aeronave procedió a aterrizar para abastecerse de combustible y continuar con la búsqueda nuevamente. Otra vez en el aire, la reubicó al oeste de dicha pista, por lo que trató nuevamente de comunicarse sin lograr obtener ningún resultado. Al no tener respuesta, el piloto procedió a volar hacia el sur con rumbo a **Campo Dos** con la intención de que este lo siguiera. Esta vez pareció que el piloto desorientado sí había entendido las instrucciones ya que empezó a seguirlo por lo que hizo una aproximación a la cabecera norte de la pista de campo 2, efectuando un pase sobre la misma para darle prioridad al **HR-AIH** para que completara su aterrizaje.

Una vez realizado el pase sobre la pista, el piloto efectuó un ascenso y banqueo hacia la izquierda para verificar si la aeronave desorientada ya se encontraba en tierra, pero no fue así, por lo que nuevamente lo perdió de vista. Al mismo tiempo otro avión se unía a la búsqueda también, y luego de unos minutos, una de las aeronaves informa que el **HR-AIH** se había accidentado aproximadamente a unas 10 millas al Nor Oeste de la pista del aeropuerto internacional la Mesa, en una plantación de palma africana, en el lugar conocido como **Amapa**.

2.2 Lugar del Suceso ver foto No. 8



Foto No.8 (sobre vuelo en círculos de la aeronave HR-AIH)

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. Pérdida de la conciencia situacional debido a un evento vascular cerebral de tipo hemorrágico en territorio del tálamo del lado izquierdo con drenaje al ventrículo del mismo lado, mas hipertensión arterial y epilepsia secundaria (**Causa**)
2. Debido al tiempo de vuelo fue de 01:33 min y el total de combustible que tenía la aeronave que era de 75 galones aproximadamente, esta consumió el total de los tanques lo que ocasionó el apagado del motor con el resultado ya conocido. (**Factor**)

4.0 **RECOMENDACIONES**

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

1. Mejorar la vigilancia Operacional para ejercer un mayor control para las operaciones de la Aviación General y de Trabajos agrícolas.
2. Que la sección de licencias y medicina aérea a través de los médicos que certifican pilotos que pasan de los 50 años de edad, mantengan un acercamiento con la oficina de Operaciones avisando de cualquier anomalía por mínima que parezca y que pueda afectar la conciencia situacional de los mismos.
3. Que cuando se realicen Inspecciones de Base a los Operadores Agrícolas, se ejerza también vigilancia sobre los aeródromos no controlados para verificar que las operaciones se realizan de forma segura.
4. Que se instalen ayudas de navegación en aeropuertos no controlados, (Recomendación hecha anteriormente).

4.2 **Al Operador**

1. Que se les notifique a todos los operadores nacionales, aviación general y trabajos agrícolas, 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. (Recomendación hecha anteriormente).
2. Por recomendación hecha por el médico especialista del Hospital quien practicó los exámenes y evaluó posteriormente al piloto accidentado, informa que es poco probable que este, vuelva a realizar actividades de vuelo.

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

ANEXO A
Certificado Médico
Y Licencia

(II) Habilitaciones (Ratings)
MONOMOTORES TERRESTRES, VUELOS AGRICOLAS
CONTINUA



SINGLE-ENGINE LAND, AGRICULTURAL FLIGHT

Xa) Fecha Otorgamiento: 11/02/2015
(Date of Issue)

XIV) Fecha de Vencimiento: 30/09/2020
(Expiring date)

XIII) Observaciones (Remarks)
VUELOS (FLIGHTS) VFR

ESTÁ LICENCIA NO ES VALIDA SI NO VA ACOMPAÑADA DEL CERTIFICADO MEDICO VIGENTE
(This license is not valid if not accompanied by a current medical certificate)



REPUBLICA DE HONDURAS
(REPUBLIC OF HONDURAS)

III) No. /3288


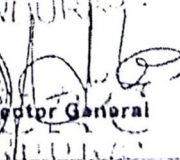
VIII) AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL
IX) CAPACITADO PARA EJERCER LAS ATRIBUCIONES COMO:
Qualified to exercise the privileges as:

II) LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVION
LICENSE OF COMMERCIAL PILOT AIRPLANE

IV) Nombre (Name):
IVa) Fecha Nac. (D.O.B.): 26/06/1950
V) Dirección (Address): LA LIMA, CORTES
VI) Nacionalidad (Nationality): HONDUREÑA

VIII) Otorgada conforme a la ley de Aeronáutica Civil al reglamento de licencias (al personal técnico aeronáutico y de acuerdo con las normas del anexo I al convenio de Aviación Civil Internacional)

XI) Sr. (a.) Director General



REPUBLICA DE HONDURAS
DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL



Area de Medicina de Aviación

CERTIFICADO MEDICO "CLASE" I II III

Licencia: Comercial Avion No. 3288

Nombre: _____

Apellido: XXXXX XXXX

Nacionalidad: Hondureña

Dirección: La Lima, Cortes

Fecha Nacimiento	Estatura cm.	Peso Lbs.	Cabello	Ojos	Sexo
26-06-50	183	240	Cano	C	M

Tipo: 0 RH: +

Cumple con los estándares médicos establecidos en el RAC-LPTA.

Valido hasta: 30 - 06 - 16

Limitaciones	<u>Uso lentes correctivas</u>
--------------	-------------------------------

Fecha de Evaluación: 31 - 12 - 15

Evaluador	Nombre completo	<u>Luis Geroldina Aguilar R</u>
	No. de colegiación.	<u>1478</u>
	Firma y sello	<u>[Signature]</u>

Firma del solicitante: _____

DGAC-FORM-MED-001

Revisión 02

ANEXO B

Informe Meteorológico

* * * * *

AGENCIA HONDUREÑA
DE AERONAUTICA CIVIL

Indicativo sinóptico: 78707. Latitud 15-10N. Longitud 087-07W. Altitud 670 m.

METAR/SPECI de MHYR, Yoro (Honduras).

SA 20/01/2016 15:00- METAR MHYR 201500Z 36002KT 9999 SCT020 BKN080 19/18
> HZ=
SA 20/01/2016 14:00-> METAR MHYR 201400Z 36002KT 9999 SCT020 BKN080 18/17
BR=
SA 20/01/2016 13:00-> METAR MHYR 201300Z 07003KT 9999 SCT020 BKN080 18/17
BR=
SA 20/01/2016 12:00-> METAR MHYR 201200Z 36005KT 9999 SCT020 BKN080 18/17
BR=

En la estación meteorológica de Yoro se observa viento variando de Norte al Este con rangos de 02 a 05 Nudos Visibilidad Mayor de 10KM, techo de nubes a disperso a 2000pies, otra capa de nubes medias quebrado a 8000pies.

Se observa un poco de Neblina que no reduce la visibilidad en esta zona.

Estos reportes meteorológicos comprende el periodo de 12:00UTC a 15:00UTC.

MHLM, La Mesa San Pedro Sula (Honduras).

Indicativo sinóptico: 78708. Latitud 15-27N. Longitud 087-56W. Altitud 31 m.

METAR/SPECI de MHLM, La Mesa San Pedro Sula (Honduras).

SA 20/01/2016 15:00- METAR MHLM 201500Z 05002KT 9999 SCT022 BKN080 21/21
> Q1021
A3015 NOSIG=
SA 20/01/2016 14:00- METAR MHLM 201400Z 21003KT 9999 SCT022 BKN080 20/20
> Q1020
A3012 NOSIG=
SA 20/01/2016 13:00- METAR MHLM 201300Z 16003KT 9999 SCT022 BKN080 20/20
> Q1019
A3009 NOSIG=
SA 20/01/2016 12:00-> METAR MHLM 201200Z 00000KT 4000 -DZ FEW003 SCT020
OVC080
20/20 Q1019 A3009 BECMG 6000=

San Pedro Sula (La LIMA) se observa viento variando de Noreste al Sureste con rangos de velocidad de Calmos a 03 Nudos, visibilidad reducida por llovizna, a las 12:00utc el resto del tiempo mayor de 10Km.

Una capa de nubes de disperso a 2200pies, y otra a 8000pies. Comprende el periodo de 12:00UTC a 15:00UTC.



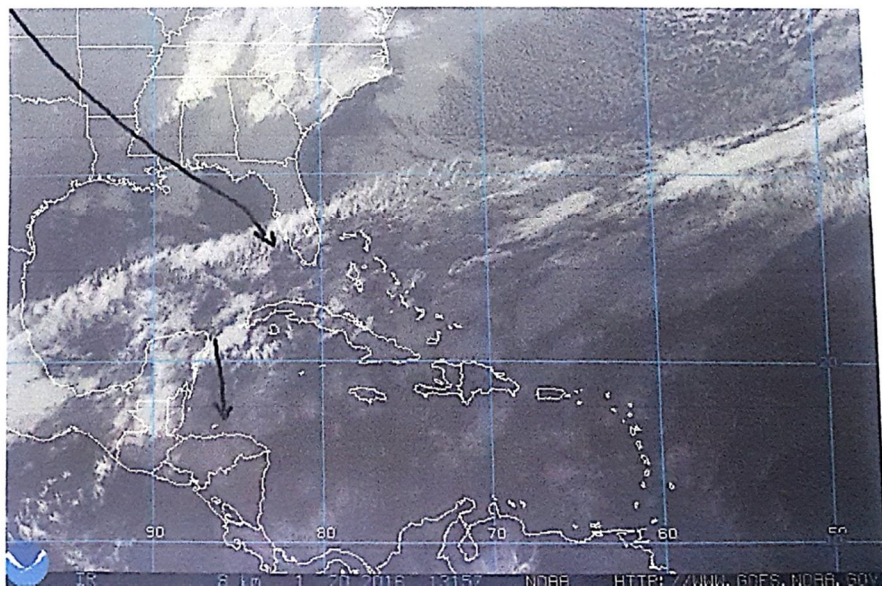
MHTE, Tela (Honduras).
Indicativo sinóptico: 78706. Latitud 15-43N. Longitud 087-29W. Altitud 3 m.

METAR/SPECI de MHTE, Tela (Honduras).

SA	>	20/01/2016 15:00-	METAR MHTE 201500Z 0000KT 9999 BKN024TCU BKN080 21/21 Q1018
			TCU ALL HZ=
SA	>	20/01/2016 14:00-	METAR MHTE 201400Z 31002KT 9999 BKN022TCU BKN080 21/21 Q1018
			TCU ALL HZ=
SA	>	20/01/2016 13:00-	METAR MHTE 201300Z 0000KT 8000 VCSH BKN020 OVC080 21/21
			Q1017 RED 8 KM VCSH ALL=
SA	>	20/01/2016 12:00-	METAR MHTE 201200Z 0000KT 8000VCSH BKN020 OVC080 21/21 Q1016
			8KM ALL VCSH=

La estación meteorológica de Tela reporta Viento en calma, visibilidad reducida a 8km a las 13:00UTC por llovizna, el resto del periodo mayor de 10km, techo de nubes de quebrado a 2200pies con un poco de desarrollo vertical. A las 15:00UTC.

Imagen Infrarroja de 13:15UTC 20 de enero de 2016/flujo del viento.



ANEXO C
Informe Médico y Patológico

LMC LA LIMA
MEDICAL
CENTER

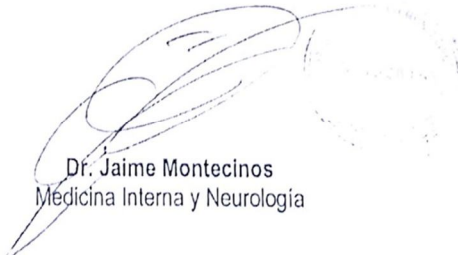
LA LIMA MEDICAL CENTER

Zona Americana La Lima, Cortés, Honduras C.A.
Tel.: 2668-2081 / 2668-2145 / 2620-6400 / 2620-6401 Fax. 2668-2387

INFORME MEDICO

Se emite informe del paciente **Accidentado** de 65 años de edad, quien fue ingresado en este Hospital el día 20 de enero de 2016, por presentar diagnóstico de Hemorragia intra-parenquimatosa en territorio de tálamo izquierdo con drenaje a ventrículo más hipertensión arterial, epilepsia secundaria, mas trauma craneal simple por accidente aéreo. Fue evaluado por Neurología, Neurocirugía y Medicina Interna con manejo conservador. Con buena evolución clínica con reabsorción parcial del sangrado y mejoría de su cuadro neurológico por lo que se egresa el día de hoy 27 de enero. Desde el punto de vista neurológico es poco probable que el paciente pueda volver a pilotear una aeronave.

La Lima, Cortes, 27 de enero de 2016.


Dr. Jaime Montecinos
Medicina Interna y Neurología



INFORME MEDICO

Accidentado

Paciente l de 65 años de edad, quien fue ingresado el día 20 de enero de 2016, por haber sufrido accidente al estrellarse avioneta que el piloteaba al evaluarlo Glasgow 13 puntos, desorientado confuso con discreta disminución de la fuerza del hemicuerpo del lado derecho, hemodinámicamente estable y sin evidencia de trauma. Tomografía cerebral evidenciando evento vascular cerebral de tipo hemorrágico en territorio de Tálamo del lado izquierdo con drenaje a ventrículo del mismo lado, el resto del Full Body Scan sin evidenciar trauma.

Paciente actualmente persiste confuso y desorientado sin variación en su examen físico deberá permanecer en vigilancia y realización de tomografía control en 48 horas. Probablemente la hemorragia es de tipo espontanea secundario a Hipertensión Arterial Crónica.

La Lima, Cortes 21 de enero de 2016.


Dr. Jaime Salvador Montecinos Paredes
Medicina Interna y Neurología
Colegiación #6153



ANEXO D
Informe De Testigos

La Lima, Cortes. Enero 21 del 2016

Lic. Jorge Martínez Detari
Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil
Tegucigalpa M.D. C.

Estimado Lic. Detari:

A continuación le transcribo informe previo al accidente ocurrido a la aeronave Thrush Matrícula HR-AIH.

El día de ayer miércoles 20 del mes en curso me encontraba fumigando plantaciones de banano en Finca Santa Rosa a las 7:39 cuando me aprestaba a realizar el segundo vuelo cargando en la pista de Campo Dos, el capitán Antonio López Carmona hacia su despegue con rumbo a la pista de Mercedes , transcurrido algún tiempo recibí instrucciones de base 8 (Campo Dos) de buscar al Capitán Antonio López ya que habían perdido comunicación con el y no llegaba a su destino, luego de sobrevolar el área lo localice a 1 o 2 millas al wisky de la pista de Mercedes, procedí a volar al lado y arriba y cruzándome lo más cercano posible también trate de comunicarme con el por medio de la radio al igual el capitán Javier Matamoros preguntándole la posición que tenía sin conseguir respuesta alguna extraviándose nuevamente, por lo que procedí a abastecerme de combustible en la pista de Mercedes y luego buscarlo nuevamente procedí mas al wisky 8 millas y lo encontré orbitando nuevamente, volé al lado, arriba, cruzado, e intente nuevamente comunicarme con el sin tener respuesta, después de varias vueltas procedí a volar hacia el Sur rumbo a la pista de Campo Dos y lo tuve a la vista a las 8 de mi posición entendí que me estaba siguiendo hacia la pista de Campo Dos, en la ruta hacia la pista de Campo Dos el viraba levemente hacia la izquierda al Eco y

luego hacia virajes bruscos al costado derecho, hasta llegar al sector de El Progreso le comuniqué que virara a la derecha y que al frente tenía las pistas de Campo Dos y La Mesa, procedí hacer una aproximación a la cabecera norte de la pista de Campo Dos siempre lo tenía a las 8 de mi posición al hacer el pase sobre la pista de Campo Dos yo pensé que el había aterrizado y después de un ascenso y banqueo hacia la izquierda lo había perdido nuevamente de vista, procedí a buscarlo al Sur y el capitán Javier Matamoros al Eco sin poderlo localizar, hasta que base 8 nos informó que se había accidentado aproximadamente de 8 a 10 millas de La Mesa Nor Eco, de ahí procedí ascender a 800 pies hasta ubicarlo en medio de la plantación de la Palma Africana en Campo Amapá, sobrevolé el área para tratar de encontrar un camino cercar donde lo pudieran ubicar para brindarle los primeros auxilios.