



GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DE HONDURAS



AGENCIA HONDUREÑA  
DE AERONÁUTICA CIVIL

### **OBJETIVO DE LA INVESTIGACION**

De conformidad con el **anexo 13** del **Convenio sobre Aviación Civil Internacional**, el objetivo de la investigación de accidentes de aeronaves no es culpar a alguien, ni imponer una responsabilidad jurídica. El único objetivo de la investigación a través del informe final es la prevención de accidentes e incidentes aéreos, de acuerdo a la Regulación de Honduras **RAC 13**, revisión 02 aprobada el 28 de octubre del 2012 por el Director General.

Este documento es propiedad de la **AHAC de Honduras** y se entiende que es únicamente para el destinatario. Nadie puede poseer, usar, copiar, revelar o distribuir este documento o ninguna información que contenga, sin la autorización expresa de la **AHAC de Honduras**. Tampoco el haber recibido o poseer este reporte en sí mismo, desde cualquier fuente, implica tener tal autorización.

El hacerlo puede resultar en responsabilidades civiles o penales que la ley de Honduras otorgue. Cualquier duda referente a este documento deberá ser dirigida al **AHAC de Honduras**. Este documento no podrá utilizarse para propósitos ajenos a la investigación de accidentes e incidentes de aviación, **Anexo 13** de la Organización de Aviación Civil ratificado por el **Estado de Honduras** establecido en el **artículo 165** de la **Ley de Aeronáutica Civil**.

<b>INDICE</b>		
<b>DEFINICIONES</b>		<b>Pág. 3</b>
<b>ABREVIATURAS</b>		<b>Pág. 6</b>
<b>INTRODUCCION</b>		<b>Pág. 7</b>
1	Información sobre los hechos factuales.	<b>Pág. 8</b>
1.1	Reseña del Vuelo.	<b>Pág. 8</b>
1.2	Lesiones a Personas.	<b>Pág. 9</b>
1.3	Daños sufridos a la Aeronave.	<b>Pág. 9</b>
1.4	Otros daños.	<b>Pág. 12</b>
1.5	Información personal de la tripulación.	<b>Pág. 12</b>
1.6	Información sobre la Aeronave.	<b>Pág. 12</b>
1.6.1	Aeronave.	<b>Pág. 12</b>
1.6.2	Certificado de Aeronavegabilidad.	<b>Pág. 13</b>
1.6.3	Motor.	<b>Pág. 13</b>
1.6.4	Registro de Mantenimiento.	<b>Pág. 13</b>
1.6.5	Centro de Gravedad.	<b>Pág. 13</b>
1.7	Información Meteorológica.	<b>Pág. 14</b>
1.8	Ayudas para la Navegación.	<b>Pág. 14</b>
1.9	Comunicación y Servicios ATS	<b>Pág. 14</b>
1.10	Información sobre el Aeródromo de Wampusirpi departamento de Gracias a Dios	<b>Pág. 14</b>
1.11	Registradores de Vuelo.	<b>Pág. 14</b>
1.12	Información sobre los restos de la Aeronave accidentada y el impacto.	<b>Pág. 15</b>
1.13	Información médica y patológica.	<b>Pág. 16</b>
1.14	Incendio.	<b>Pág. 16</b>
1.15	Aspectos Supervivencia.	<b>Pág. 16</b>
1.16	Ensayos e Investigación	<b>Pág. 16</b>
1.16.1	Declaraciones de Testigos	<b>Pág. 16</b>
2.0	Análisis	<b>Pág. 16</b>
2.1	Desarrollo del Vuelo	<b>Pág. 16</b>
2.2	Lugar del suceso	<b>Pág. 17</b>
3.0	Conclusiones	<b>Pág. 17</b>
3.1	Hallazgos definidos	<b>Pág. 17</b>
3.2	Causas Probables	<b>Pág. 18</b>
4.0	Recomendaciones de Seguridad	<b>Pág. 18</b>
4.1	Recomendaciones A la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil	<b>Pág. 18</b>
4.2	Recomendaciones Al Operador	<b>Pág. 18</b>
ANEXO 1	Informe Meteorológico	<b>Pág. 20</b>
ANEXO 2	Informe Médico y Patológico	<b>Pág. 22</b>

## DEFINICIONES

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas y métodos recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, tienen los significados siguientes:

**Accidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el Vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

— hallarse en la aeronave, o

— por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

— por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

— afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

— que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

Excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.— Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.— Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3.— El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1.

Nota 4.— En el Adjunto G figura orientación para determinar los daños de aeronave.

**Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Asesor.** Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

**Causas.** Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

**Estado de diseño.** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.  
**Estado de fabricación.** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

**Estado de matrícula.** Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota. — En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587).

**Estado del explotador.** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

**Estado del suceso.** Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

**Explotador.** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

**Incidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Nota. — En el Adjunto C figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

**Incidente grave.** Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

Nota 1.— La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Nota 2.— Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C.

**Informe preliminar.** Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

**Investigación.** Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

**Investigador encargado.** Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Nota.— Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

**Lesión grave.** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

**Masa máxima.** Masa máxima certificada de despegue.

**Programa estatal de seguridad operacional.** Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional. **(SSP)**

**Recomendación sobre seguridad operacional.** Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

**Registrador de vuelo.** Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Nota.— Véanse en el Anexo 6, Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.

**Representante acreditado.** Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. Cuando el Estado ha establecido una autoridad encargada de la investigación de accidentes, el representante acreditado designado provendría normalmente de dicha autoridad.

**ABREVIATURAS**

<b>AHAC</b>	<b>Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.</b>
<b>ATS</b>	<b>Servicios de Tránsito Aéreo (Air Traffic Service)</b>
<b>ATP</b>	<b>Piloto de Servicio Aéreo (Air Transport Pilot)</b>
<b>ATC.</b>	<b>Control de Tránsito Aéreo (Air Traffic Control).</b>
<b>BKN</b>	<b>Broken (Quebrado)</b>
<b>DME</b>	<b>Distance Messuare Equipment (Equipo Medidor de Distancia)</b>
<b>FAH</b>	<b>Fuerza Aérea Hondureña</b>
<b>Fts</b>	<b>Feets (Pies)</b>
<b>Gs</b>	<b>Gravedades</b>
<b>Hrs</b>	<b>Horas</b>
<b>Kts</b>	<b>Knots (Nudos)</b>
<b>MHz</b>	<b>Mega Hertz</b>
<b>M</b>	<b>Metros</b>
<b>Min</b>	<b>Minutos</b>
<b>SOP</b>	<b>Standar Operation Procedures (Procedimientos Estándar de Operación)</b>
<b>TSO</b>	<b>Times Since Operation (Tiempo desde la Operación)</b>
<b>TSN</b>	<b>Times Since New (Tiempo desde Nuevo)</b>
<b>UTC</b>	<b>Universal Time Coordinated ( Tiempo Universal Coordinado)</b>
<b>N</b>	<b>North (Norte)</b>
<b>VMC</b>	<b>Visual Metereological Conditions ( Condiciones Meteorológicas Visuales)</b>
<b>OACI</b>	<b>Organización de Aviación Civil Internacional.</b>
<b>VOR</b>	<b>Radiofaro Omnidireccional Alta Frec. (Very High Omnidirectional Range)</b>
<b>W</b>	<b>Oeste (West)</b>
<b>%</b>	<b>Por ciento</b>

## **INTRODUCCION**

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

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes fue informado de este suceso a través del Departamento de Estándares de Vuelo de la **Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC)**, por lo que se conformó la Junta de Investigación de Accidentes e Incidentes para determinar las posibles causas de este suceso.

El accidente ocurrió en el Aeródromo de Wampusirpi departamento de Gracias a Dios, el día 7 de Mayo del 2018, aproximadamente a las **1750 UTC**.

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

### **1.1 RESEÑA DEL VUELO**

La aeronave **CESSNA U206G Matrícula HR-ATD**, despegó Aeródromo de Puerto Lempira del Departamento de Gracias a Dios **foto No.1**, con destino a la pista del municipio de Wampusirpi **Foto No.2**, en un vuelo de transporte de pasajeros, sin ninguna novedad.

El Capitán realizaba su segundo vuelo al municipio de Wampusirpi en condiciones normales, al aterrizar se produce el accidente al no poder visualizar dos bultos de material de relleno para el mantenimiento de la pista que se encontraban en el área de impacto o aterrizaje, la tripulación y los pasajeros no sufrieron daños.

### **Aerodromo de la Ciudad de Puerto Lempira** **Departamento de Gracias a Dios**



**Foto No. 1**



**Aeródromo de Wampusirpi**  
**Departamento de Gracias a Dios**



**Foto No. 2**

**1.2.- LESIONES A PERSONAS**

<b>LESIONES</b>	<b>TRIPULACION</b>	<b>PASAJEROS</b>	<b>OTRO</b>
<b>MORTALES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>GRAVES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>LEVES/NINGUNO</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>

**1.3.- DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE**

La aeronave tuvo daños estructurales de consideración en todo el fuselaje, en el tren de nariz, tren izquierdo y derecho, hélice doblada y el área de carga dañada (Ver fotos No.3, No. 4, No. 5 y 6)



**Foto No. 3**



**Foto No.4**





**Foto No.5**



**Foto No.6**

#### **1.4. OTROS DAÑOS**

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

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

El Capitán de 26 años de nacionalidad hondureña, es poseedor de una Licencia de Piloto Comercial N° 4826 con fecha de expiración el 30 de Septiembre del 2027, con habilitaciones en Monomotores Terrestres y Vuelos IFR. Certificado Médico Clase I válido hasta el 30 de Septiembre del 2018, El piloto tiene un **Gran Total de horas voladas de 421.00**

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



**Foto No.7**

##### **1.6.1- AERONAVE**

Marca	CESSNA
Modelo	U206G
Matrícula:	HR-ATD
Serie	U206G05504
Año de Fabricación	1980
Despegue	3,600 lbs
Fabricante	CESSNA AIRCRAFT CORP
Operador:	AERO CARIBE DE HONDURAS S. DE R.L DE C.V.
Propietario:	JOSE OSMAN PAZ PEREZ

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

Número:	0053/2017
Certificado Tipo:	A4CE
Categoría	Normal
Fecha de expedición:	18 de Octubre del 2017
Fecha de expiración:	18 de Octubre del 2018

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

Motor:	TELEDYNE CONTINENTAL MOTOR
Modelo:	IO-520-F (64)
Potencia	300 HP
Horas acumuladas del Motor	654.7
Número de serie:	1007663
Certificado Tipo	E5CE
TSO	654.7
TSN	2,425.0
Hélice Tres Palas:	HARTZELL
Modelo:	PHC-J3YF-1RF/F8468A-6R
Serie:	FP9169B
Ultima Inspección de 25hrs.	N/A
Ultima Inspección de 50 hrs.	03/05/2018 TACH 9115.1 Hrs
Ultima Inspección de 100hrs	17/04/2018 TACH 9,066.3 Hrs

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

Horas totales de vuelo aeronave:	19,124.00
Última Inspección de 100 horas:	17/04/2018 TACH 9,066.3 Hrs
Última Inspección de 50 horas :	03/05/2018 TACH 9115.1 Hrs
Última Inspección de 25 horas:	N/A

### **1.6.5 Centro de Gravedad**

Peso Basico Vacio	2198 Lbs
Posicion C.G	36.28"

### **1.7. Información Meteorológica**

Flujo del viento del norte con una velocidad de 07 nudos, nubes dispersas de (3 a 4 oktas) a una altura de 2800 pies, visibilidad ilimitada. **Ver Anexo 1**

### **1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN:**

**N/A**

### **1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS**

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

### **1.10 INFORMACIÓN AERÓDROMO DE WAMPUSIRPI DEPARTAMENTO DE GRACIAS A DIOS (Ver foto No 8)**

Coordenadas Geográficas	N15°09'30 W84°35'30
Elevación (msl)	56 Metros (183.727 Pies )



**Foto No.8**

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

El avión **CESSNA U206G Matrícula HR-ATD**, no tenía instalado a bordo 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 foto No 9 y 10)**

La aeronave resultó dañada al aterrizar ya que en la pista se encontraba material de relleno para realizar trabajos de mantenimiento en el área de impacto o aterrizaje, los daños sufridos en la aeronave fueron en todo el fuselaje, en el tren de nariz, tren izquierdo y derecho, hélice doblada y el área de carga dañada.



**Foto No.9**



**Foto No.10**

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

El examen médico del laboratorio Clínico **La Fe**, informa que el paciente de 26 años de edad dio como resultado de los exámenes. **Ver Anexo 2**

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

### **1.14.- INCENDIO**

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

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

El piloto de la aeronave al ver la emergencia decide mantener el control direccional de la aeronave, que se desplazó por inercia al lado izquierdo de la pista hasta quedar a unos 200 mts después del lugar del impacto, luego procedió asegurar el avión y evacuar los pasajeros y la tripulación los cuales salieron ilesos.

### **1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

La información para el presente informe, fue recolectada a través de fotografías, videos del área de impacto, entrevistas escritas propiamente en el área del impacto, la documentación fue analizada por la Comisión de Investigación de Accidentes, manuales e información de la aeronave fue suministrada por el operador, el fabricante, manual de vuelo y registros de mantenimiento. Los criterios fueron tomados para formular posibles causas y posterior análisis, las técnicas de investigación utilizadas fueron consensuadas por parte de pilotos y técnicos del ámbito aeronáutico conjuntamente con La Comisión de Investigación de Accidentes.

#### **1.16.1 Declaraciones de testigos**

N/A

## **2.0.- ANALISIS**

### **2.1 Desarrollo del vuelo**

La aeronave **CESSNA U206G Matrícula HR-ATD**, despegó Aeródromo de Puerto Lempira del Departamento de Gracias a Dios, con destino a la pista del municipio de Wampusirpi, en un vuelo de transporte de pasajeros, sin ninguna novedad.

El Capitán realizaba su segundo vuelo al municipio de Wampusirpi en condiciones normales, al aterrizar se produce el accidente al no poder visualizar dos bultos de material de relleno para el mantenimiento de la pista que se encontraban en el área de impacto o aterrizaje, la tripulación y los pasajeros no sufrieron daños.



El piloto de la aeronave al ver la emergencia decide mantener el control direccional de la aeronave, que se desplazó por inercia al lado izquierdo de la pista hasta quedar a unos 200 mts después del lugar del impacto, luego procedió asegurar el avión y evacuar los pasajeros y la tripulación los cuales salieron ilesos.

## **2.2 Lugar del Suceso ver foto No. 10**



**Foto No.10**

## **3.0 CONCLUSIONES**

### **3.1 Hallazgos definidos**

- Los Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad estaban vigentes al momento del accidente.
- La aeronave resultó dañada al aterrizar ya que en la pista se encontraba material de relleno para realizar trabajos de mantenimiento en el área de impacto o aterrizaje, teniendo daños estructurales en todo el fuselaje.
- Exámenes de los componentes de motor, hélice y fuselaje recuperados no revelaron ninguna evidencia de fallas antes del impacto.
- La aeronave al momento del accidente se encontraba dentro de los límites de peso y balance especificados en el manual de vuelo aprobado.
- No hubo pruebas de incapacitación o de factores fisiológicos que afectaran el desempeño operativo de la tripulación de vuelo. Las pruebas de toxicología fueron negativas.

- Las condiciones meteorológicas no fueron un factor en el accidente.
- Falta de coordinación con las autoridades del municipio de wampusirpi con la autoridad aeronáutica y el operador aéreo al momento de darle el mantenimiento de dicha pista.
- Las evidencias indicaban que el desempeño del vuelo no fue correctamente efectuado para el tipo de maniobra.

### **3.2 Causas Probables**

Después de haber analizado toda la información pertinente a la investigación de este accidente se puede concluir que los siguientes factores y causas probables que ocasionaron este suceso fueron:

- Se considera que la causa probable del accidente se originó al no poder visualizar dos bultos de material de relleno para realizar trabajos de mantenimiento en la pista, dicho material se encontraba en el área de impacto o aterrizaje, cabe mencionar que el material de relleno es del mismo color de la pista.

## **4.0 RECOMENDACIONES**

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

La Agencia de Aeronáutica Civil deberá mantener coordinación entre las alcaldías de estos municipios donde se encuentran los aeródromos no controlados, para cuando se realicen trabajos de mantenimientos, estos se hagan en el menor tiempo posible y así los pilotos puedan realizar vuelos seguros a estos aeródromos.

Que se instalen ayudas de navegación en aeródromos no controlados para así evitar este tipo de accidentes o incidentes.

### **4.2 Al Operador**

Al realizar operaciones en aeropuertos no controlados, efectuar sobrevuelos sobre la pista a aterrizar para observar el área de aterrizaje, y los operadores deberían dar instrucciones a todas sus tripulaciones del procedimiento de Go-Around (aterrizaje frustrado), especialmente cuando las aeronaves aterrizan en pistas no controladas.

Aumentar de manera efectiva el nivel de entrenamiento operacional del tipo de aeronave a pilotar, con el fin de responder de manera segura a las diferentes emergencias que se puedan presentar en las fases críticas de vuelo como lo son el despegue y el aterrizaje, asociado a la toma de decisiones.

Proveer en la carrera de despegue y aterrizaje puntos de referencia visual o de puntos marcados de distancias sobre la pista, que puedan dar un indicativo al piloto para la toma de decisiones con el fin de aumentar la seguridad operacional al momento de presentarse una falla técnica del motor, controles de vuelo u otro sistema de funcionamiento de la aeronave.

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

# **ANEXO 1**

## **Informe Meteorológico**



AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO DE METEOROLOGIA AERONAUTICA  
APARTADO POSTAL 30145, TEL. 233 1114  
TEGUCIGALPA, M. D. C., HONDURAS, C. A.

## CONSTANCIA

El Suscrito Jefe Del Departamento de Meteorología Aeronáutica, hace Constar que: En la Estación Meteorológica de Puerto Lempira ubicada en el Departamento de Gracias a Dios en las coordenadas 15°12'30"N -83°48'00"W, se presentaron los siguientes valores meteorológicos:

Día: 07 de Mayo 2018

**METAR MHLP 071700Z 36007KT 9999 HZ SCT028 30/23 Q1014 A2994**

*Y para los fines que el interesado convenga se le extiende la presente en la Ciudad de Comayagüela, M.D.C., a los veinte y cinco (25) días del mes de julio del 2018.*



*URIS RUIZ*  
Jefe Sección de Climatología Aeronáutica

## **ANEXO 2**

# **Informe Toxicológico**

LABORATORIO CLINICO

Bo. la Merced, La Ceiba, Atlántida

Tel. 2443-3020/ 2443-3021

LABORATORIO LA FE

EXAMEN de SEROLOGICO

Nombre del Paciente	Capitán	años	HORA : 11:30am
Dr. (ra) :	FECHA: 08/05/2,018		

Muestra : Orina/Saliva

Marihuana (TCH) ORINA : NEGATIVO

Cocaina (COC) ORINA : NEGATIVO

ALCOHOL (BAC) SALIVA : NEGATIVO

