



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. 13
1.5	Información personal de la tripulación.	Pág. 13
1.6	Information sobre la Aeronave.	Pág. 13
1.6.1	Aeronave.	Pág. 13
1.6.2	Certificado de Aeronavegabilidad.	Pág. 14
1.6.3	Motor.	Pág. 14
1.6.4	Registro de Mantenimiento.	Pág. 14
1.6.5	Centro de Gravedad.	Pág. 15
1.7	Información Meteorológica.	Pág.15
1.8	Ayudas para la Navegación.	Pág. 15
1.9	Comunicación y Servicios ATS	Pág. 15
1.10	Información sobre el Aeropuerto Aeropuerto Internacional Juan Manuel Galves de la Isla de Roatán	Pág. 15
1.10.1	Información sobre el Aeropuerto de la Isla de Utila	Pág. 16
1.11	Registradores de Vuelo.	Pág. 16
1.12	Información sobre los restos de la Aeronave accidentada y el impacto.	Pág. 16
1.13	Información médica y patológica.	Pág.16
1.14	Incendio.	Pág. 17
1.15	Aspectos Supervivencia.	Pág. 17
1.16	Ensayos e Investigación	Pág. 17
1.16.1	Declaraciones de Testigos	Pág. 17
2.0	Análisis	Pág. 17
2.1	Desarrollo del Vuelo	Pág. 17
2.2	Lugar del suceso	Pág. 18
3.0	Conclusiones	Pág. 19
3.1	Hallazgos definidos	Pág. 19
3.2	Causas Probables	Pág. 19
4.0	Recomendaciones de Seguridad	Pág. 20
4.1	Recomendaciones A la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil	Pág. 18
4.2	Recomendaciones Al Operador	Pág. 20
ANEXO 1	Informe Meteorológico	Pág. 22
ANEXO 2	Informe Médico y Patológico	Pág. 24

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.
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo (Air Traffic Service)
ATP	Piloto de Servicio Aéreo (Air Transport Pilot)
ATC.	Control de Tránsito Aéreo (Air Traffic Control).
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)
MHRO	Designador OACI del Aeropuerto Internacional Juan Manuel Galves de la Isla de Roatan
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.

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 Aeropuerto de la Isla de Utila jurisdicción del departamento de las Islas de la Bahía, el día 01 de Agosto del presente año 2017, aproximadamente a las **1500 UTC**.

1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES

1.1 RESEÑA DEL VUELO

La aeronave **CESSNA 182F Matrícula HR-AXI**, despegó Aeropuerto Internacional **Juan Manuel Gálvez** de la Isla de Roatán (nombre del Aeropuerto **foto No.1**), con destino a la Isla de Utila, en un vuelo de retorno a su base que es la Isla de Utila, **Foto No.2**.

El piloto aterrizó en la pista 25 de la isla de Utila, habiendo ya aterrizado y el avión en movimiento el piloto sintió una vibración fuerte en el tren de nariz por lo que de inmediato haló los controles de vuelo para que la nariz estuviera en el aire y evitar tocar el suelo, a medida que el avión iba perdiendo velocidad el peso del motor volvió a caer sobre el tren de nariz por lo que volvió a vibrar más fuerte, segundos después el avión se dio vuelta (se capoteó). La reacción inmediata del piloto después que el avión se detuvo fue buscar la salida, abrió la puerta y luego procedo a cortar el combustible al motor, apago la ignición y el interruptor de la batería para evitar que una chispa pudiera causar un incendio o una explosión, después de realizado lo anteriormente descrito el piloto procedió abandonar el avión, una vez ya en la pista después del accidente se procedió hacer una inspección encontrando piezas esparcidas del tren de nariz en un radio de 100 metros de distancia de donde quedo el avión, exceptuando la rueda de nariz, así mismo encontrando la rueda un mes y medio después por pobladores de la comunidad.

Aeropuerto Internacional Juan Manuel Galves de la Isla de Roatan



Foto No. 1

Aeropuerto de la Isla de Utila



Foto No. 2

1.2.- LESIONES A PERSONAS

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

1.3.- DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE

La aeronave tuvo daños estructurales de consideración en todo el fuselaje, en el tren de nariz quebrado, hélice doblada, punta de ala derecha golpeada, tuerca de fijación que se acopla al perno del la rueda en el tren de nariz. (Ver fotos No.3, 4, 5, 6, 7, 8,9)



Foto No. 3



Foto No.4



Foto No.5



Foto No.6



Foto No.7



Foto No.8

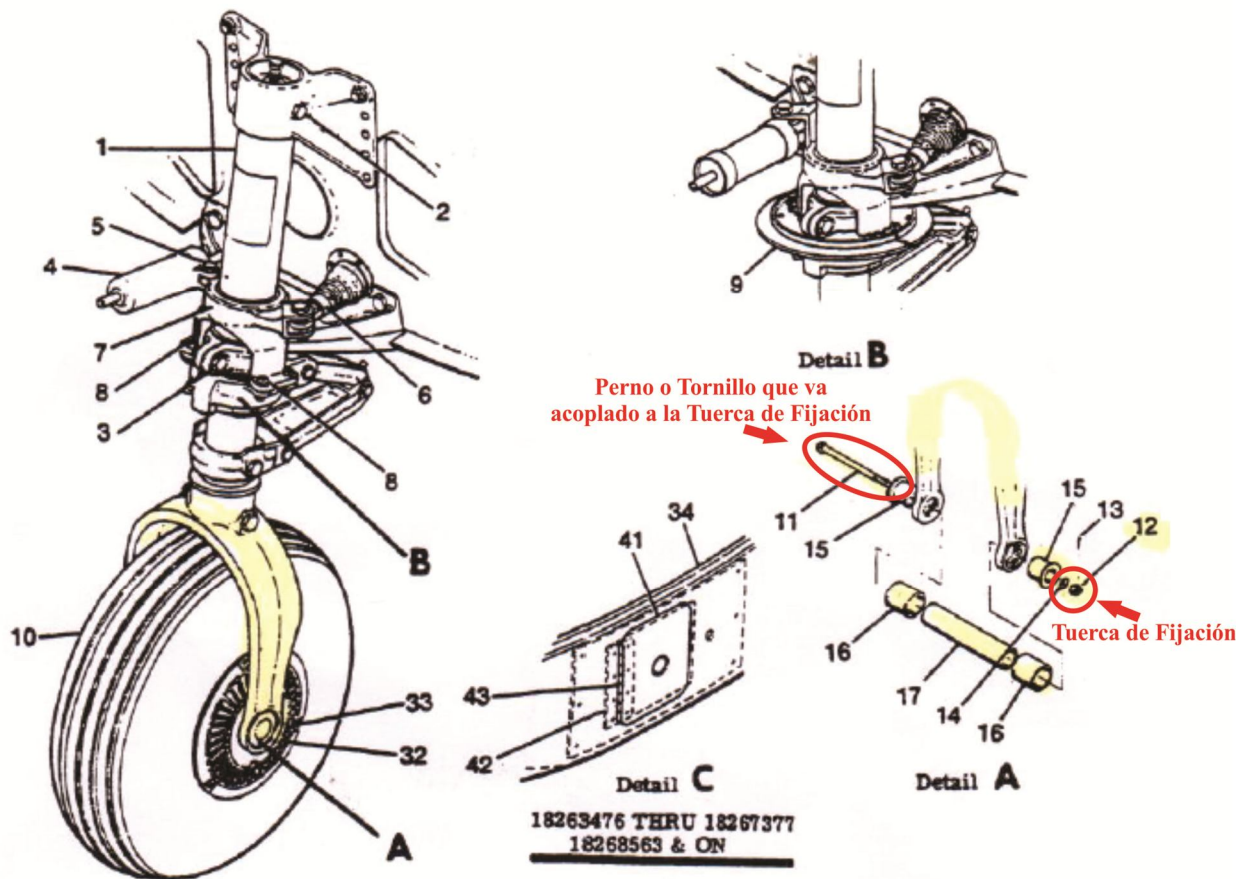


Foto No.9

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 51 años de nacionalidad hondureña, es poseedor de una Licencia de Piloto ATP N° 4292 con fecha de expiración el 30 de Julio del 2018, con habilitaciones en Monomotores Terrestres y Vuelos VFR. Certificado Médico Clase II válido hasta el 16 de Septiembre del 2019, un **Gran Total de horas voladas de 10,216.**

1.6.- INFORMACION SOBRE LA AERONAVE (ver foto 10)



Foto No.10

1.6.1- AERONAVE

Marca	CESSNA
Modelo	182F SK
Matrícula:	HR-AXI
Serie	18254638
Año de Fabricación	1963
Despegue	2800 lbs
Fabricante	CESSNA
Operador:	Franklin Xiovan Romero
Propietario:	Franklin Xiovan Romero

1.6.2- Certificado de Aeronavegabilidad

Número:	0020/2017
Certificado Tipo:	3A13
Categoría	Normal Privado
Fecha de expedición:	06 de Junio del 2017
Fecha de expiración:	06 de Junio del 2018

1.6.3- Motor actual que tenía la aeronave

Motor:	Continental
Modelo:	IO479R
Potencia	N/D
Horas acumuladas del Motor	5,198.30
Número de serie:	288113-R
Certificado Tipo	3A13
TSO	1,357.0
TSN	5,198.30
Hélice Dos Palas:	McCauley
Modelo:	2A34C66OP
Serie:	815766
Ultima Inspección de 25hrs.	N/A
Ultima Inspección de 50 hrs.	5,152.42 Hrs 30/05/2017
Ultima Inspección de 100hrs	5,152.42 Hrs 30/05/2017

1.6.4- Registro de Mantenimiento

Horas totales de vuelo aeronave:	5,198.30
Última Inspección de 50 horas :	5,152.42 Hrs 30/05/2017
Última Inspección de 100 horas:	5,152.42 Hrs 30/05/2017
Última Inspección de 25 horas:	N/A

1.6.5 Centro de Gravedad

N/A

1.7. Información Meteorológica

Flujo del viento del este con velocidad de 14 nudos poca nubosidad baja de 1 a 2 Octas a una altura de 2,500 pies, sin precipitación u otro fenómeno presente, visibilidad ilimitada. **Ver Anexo 1**

1.8.- AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN:

N/A

1.9.- COMUNICACIONES Y SERVICIOS ATS

N/A

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AEROPUERTO JUAN MANUEL GALVES DE LA ISLA DE ROATAN (ver foto No 11)

Coordenadas Geográficas	16°19'02"N	86°31'20"O
Elevación (msl)	12 Metros	(39 Pies)



Foto No.11

1.10.1 - INFORMACIÓN SOBRE EL AEROPUERTO DE UTILA (ver foto No, 12)

Coordenadas Geográficas	16° 6'45.17"N 86°52'56.16"O
Elevación (msl)	2 Metros



Foto No.12

1.11- REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no contaba con registradores de voz y datos de vuelo

1.12.- INFORMACIÓN DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE ACCIDENTADA Y DEL IMPACTO

La aeronave tuvo daños estructurales de consideración en todo el fuselaje, en el tren de nariz quebrados, hélice doblada, punta de ala derecha golpeada y la pista de asfalto resulto dañada por el accidente.

1.13.- INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

El examen médico del Hospital y Clínicas **Vicente D'Antoni**, informa que el paciente de 51 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

La reacción inmediata del piloto después que el avión se detuvo fue buscar la salida, abrió la puerta y luego procedió a cortar el combustible al motor, apago la ignición y el interruptor de la batería para evitar que una chispa pudiera causar un incendio o una explosión, después de realizado lo anteriormente descrito el piloto procedió abandonar el avión sin ningún daño.

1.16.- ENSAYOS E INVESTIGACIONES

La información para el presente informe, fue recolectada a través de fotografías, entrevistas escritas y 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 182F Matrícula HR-AXI**, despegó Aeropuerto Internacional **Juan Manuel Gálvez** de la Isla de Roatán, con destino a la Isla de Utila, en un vuelo de retorno a su base que es la Isla de Utila.

El piloto aterrizo en la pista 25 de la isla de Utila, habiendo ya aterrizado y el avión en movimiento el piloto sintió una vibración fuerte en el tren de nariz por lo que de inmediato halo los controles de vuelo para que la nariz estuviera en el aire y evitar tocar el suelo, a medida que el avión iba perdiendo velocidad el peso del motor volvió a caer sobre el tren de nariz por lo que volvió a vibrar más fuerte, segundos después el avión se dio vuelta (se capoteo). La reacción inmediata del piloto después que el avión se detuvo fue buscar la salida, abrió la puerta y luego procedo a cortar el combustible al motor, apago la ignición y el interruptor de la batería para evitar que una chispa pudiera causar un incendio o una explosión, después de realizado lo anteriormente descrito el piloto procedió abandonar el avión, una vez ya en la pista después del accidente se procedió hacer una inspección encontrando piezas esparcidas del tren de nariz en un radio de 100 metros de distancia de donde quedo el avión, exceptuando la rueda de nariz, así mismo encontrando la rueda un mes y medio después por pobladores de la comunidad.

2.2 Lugar del Suceso ver foto No. 13,14



Foto No.13



Foto No.14

3.0 CONCLUSIONES

3.1 Hallazgos definidos

- Los Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad estaban vigentes al momento del accidente.
- La aeronave tuvo daños estructurales de consideración en todo el fuselaje, en el tren de nariz quebrados, hélice doblada, punta de ala derecha golpeada y la pista de asfalto resulto dañada por el accidente.
- Los componentes de motor, hélice y fuselaje no revelaron ninguna evidencia de fallas antes del impacto.
- En el lugar del accidente no se encontró la tuerca de fijación que se acopla al perno de la rueda en el tren de nariz.
- No hubo pruebas de incapacitación o de factores fisiológicos que afectaran el desempeño operativo del piloto, las pruebas de toxicología fueron negativas.
- Las condiciones meteorológicas no fueron un factor en el accidente.

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:

- La separación de la rueda en el tren de nariz en la fase de aterrizaje, se originó por el desacoplamiento del perno con la tuerca de fijación, probablemente pudo relacionarse a un desajuste progresivo a consecuencia de aterrizajes fuertes durante operaciones posteriores al evento, el cual no se identificó el desajuste durante inspecciones prevuelo.
- Así también que dicha tuerca se haya instalado sin aplicarse el ajuste adecuado ya que no se encontró ninguna característica de fricción, deformación o rotura en el perno lo cual provoco que la rueda se saliera del engranaje de la rueda de nariz (wheel assy-nose gear) provocando que la aeronave se diera vuelta (se capoteara).

4.0 **RECOMENDACIONES**

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

- Que se instalen ayudas de navegación en aeropuertos no controlados.
- Darle más importancia a los registros de mantenimiento de las aeronaves/motores, debido a que ellos son evidencia de todo el trabajo que se realiza a las aeronaves y sirve como herramienta para establecer los períodos de tiempos aplicables a las aeronaves, motores, hélices y sus componentes.
- Aumentar la vigilancia operacional de las Organizaciones de Mantenimiento aprobadas con el fin de evitar fallas que puedan ser descubiertas a tiempo, en fase de mantenimiento preventivo.

4.2 **Al Operador**

- Que se ejecuten los programas de mantenimiento por corrosión, condiciones de salitre e impactos del tren de aterrizaje.
- Es necesario que el piloto antes de cada vuelo haga su (preflight check) o prevuelo y post vuelo, para comprobar que la aeronave se encuentre operativa y así realizar un vuelo seguro.

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

ANEXO 1

Informe Meteorológico



Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil
DEPARTAMENTO DE METEOROLOGIA AERONAUTICA
SECCION DE CLIMATOLOGIA



CONSTANCIA

La Agencia hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), departamento de **Meteorología Aeronáutica**, sección de **Climatología** hace constar que: En la estación Meteorológica de Roatán, ubicada en las coordenadas Lat 16.31916N, Long. -86.520083W, se realizó el siguiente reporte Metar el día **01 de agosto del año 2017**:

Reporte METAR Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez
01/agosto/2017 15:00 UTC


Fecha y Hora UTC	Metar
01/Agosto/2017 15:00	METAR MHRO 011500Z 10014KT 9999 FEW025 30/25 Q1014 A2995 NOSIG=
METAR Estación Roatán del día 01 de agosto 2017 a las 15:00Z, Viento del Este(E) con 14 Nudos, Visibilidad limitada, Escaso(FEW) entre 1 y 2 Octas de Nubosidad a una altura de 2.500 pies, Temperatura de 30.0°C, Punto de Rocío de 25.0°C, Altímetro (QNH) 1014 hPa o 29.95 Pulg. DE Mercurio.	



ANEXO 2

Informe Toxicológico

H-111

 Hospital y Clínicas
VICENTE DANTONI
Tu salud, nuestra prioridad

DEPARTAMENTO DE LABORATORIO Y BANCO DE SANGRE

Nombre: Capitán No. Hospital _____

Dr. _____ Clave 58 8892

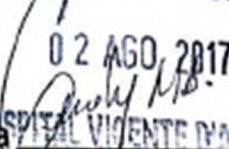
EXAMEN DE:

Alcohol en sangre = **NEGATIVO**

• Cocaína en Orina = **NEGATIVO**

• Marihuana en Orina = **NEGATIVO**

Fecha 21/8/2017

Firma  **HOSPITAL VICENTE DANTONI**

DEPARTAMENTO LABORATORIO
02 AGO 2017

Impreso en Gráficas Cebeña - La Ceiba - Tel: 2443-4078 - R.T.N. 01011992017219 / 10 T 900 - # SN - 2470317