



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. 8
1.3	Daños sufridos a la Aeronave.	Pág. 8
1.4	Otros daños.	Pág. 10
1.5	Información personal de la tripulación.	Pág. 10
1.6	Información sobre la Aeronave.	Pág. 10
1.6.1	Aeronave.	Pág. 11
1.6.2	Certificado de Aeronavegabilidad.	Pág. 11
1.6.3	Motor.	Pág. 11
1.6.4	Registro de Mantenimiento.	Pág. 11
1.6.5	Centro de Gravedad.	Pág. 12
1.7	Información Meteorológica.	Pág.12
1.8	Ayudas para la Navegación.	Pág. 12
1.9	Comunicación y Servicios ATS	Pág. 12
1.10	Información del Aeródromo El Olvido Jurisdicción de Trujillo	Pág. 12
1.11	Registradores de Vuelo.	Pág. 13
1.12	Información sobre los restos de la Aeronave accidentada y el impacto.	Pág. 14
1.13	Información médica y patológica.	Pág.13
1.14	Incendio.	Pág. 13
1.15	Aspectos Supervivencia.	Pág. 14
1.16	Ensayos e Investigación	Pág. 14
1.16.1	Declaraciones de Testigos	Pág. 14
2.0	Análisis	Pág. 14
2.1	Desarrollo del Vuelo	Pág. 14
2.2	Análisis del factor material.	Pág. 15
3.0	Conclusiones	Pág. 15
3.1	Hallazgos definidos	Pág. 15
3.2	Causas Probables	Pág. 16
4.0	Recomendaciones de Seguridad	Pág. 16
4.1	Recomendaciones a la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil y al Operador	Pág. 16
ANEXO A	INFORME METEREOLÓGICO	Pág. 18
ANEXO B	EXAMEN TOXICOLÓGICO	Pág. 20
ANEXO C	INFORME INSPECCION REALIZADA DEL MOTOR EN LA FABRICA PRATT & WHITNEY	Pág. 22

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.

Directivas de Aeronavegabilidad. Las Directivas de aeronavegabilidad (**AD**) son normas legalmente exigibles emitidas por la FAA de acuerdo con 14 CFR parte 39 para corregir una condición insegura en un producto. 14 CFR parte 39 define un producto como un avión, motor de avión, hélice o dispositivo.

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.

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 (<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.

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 Accidentes e Incidentes** fue informado de este suceso a través 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 suceso ocurrió en vuelo precipitándose a tierra a una distancia aproximada a un (1) kilómetro de pista del aeródromo El Olvido Aeródromo Jurisdicción de Trujillo, departamento de Colon Honduras, el día 22 de octubre del año 2020, aproximadamente a las **0200UTC**.

1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS FACTUALES

1.1 Reseña del Vuelo

El día jueves 22 de octubre del año 2020, una aeronave S2R TRUSH COMMANDER con matrícula **HR-AVO**, efectuaba trabajos de fumigación de la Standard Fruit de Honduras en su tercer vuelo aproximadamente a las 7:45 pm (hora local) el piloto de la aeronave hizo un viaje hacia el oeste en ruta hacia la finca de Bohemia, aproximadamente a los 4 minutos de vuelo, el piloto escucho una leve explosión seguida de una llamarada de fuego extendiéndose hasta la cabina con pérdida de potencia, posterior escucho un rose de metal con metal lo que procedió botar la mezcla con la palanca de emergencia y notificar que se estaba cayendo por la radio a uno de sus compañeros, al mismo tiempo procedió a encender las luces para iluminar el terreno precipitándose a tierra.

1.2.- Lesiones a Personas

No se evidencio ninguna lesión o daño al único tripulante de la aeronave, saliendo por sus propios medios de la aeronave.

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

1.3.- Daños a la Aeronave

Debido al impacto la aeronave tuvo daños en todo el fuselaje, alas, motor, hélices, trenes de aterrizaje, estabilizador vertical ver foto (**Fotos 1, 2, 3, 4, 5**)



Foto No. 1



Foto No. 2



Foto No. 3



Foto No. 4



Foto No. 5

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 54 años de nacionalidad hondureña, es poseedor de una Licencia ATP N° **3193** con fecha de expiración el 30 de octubre del 2025, con habilitaciones en, Mono motores Terrestres, Multimotores Terrestres, Instrumentos, instructor de vuelo y vuelos agrícolas.

El certificado Médico **Clase I** se encontraba válido hasta el 30 de abril del 2021. El piloto tiene un Gran Total de horas voladas **17,690**.

1.6.- Información Sobre la Aeronave

La aeronave era de marca S2R TRUSH COMMANDER, Ver foto 6,



Foto No. 6

1.6.1- Aeronave

Marca	TRUSH COMMANDER
Modelo	S2R-T34
Matrícula:	HR-AVO
Serie	T34-300
Año de Fabricación	2009
Peso Máximo de Despegue	9500LBS
Fabricante	TRUSH AIRCRAFT INC.
Operador:	Standard Fruit de Honduras
Propietario:	Standard Fruit de Honduras

1.6.2- Certificado de Aeronavegabilidad

Número:	029/2020
Certificado Tipo:	A4SW
Categoría	Restricto
Fecha de expedición:	07 de Agosto 2020
Fecha de expiración:	07 de Agosto 2021

1.6.3- Motores actuales instalados en la aeronave

Motor:	Pratt & Whitney
Modelo Motor:	PT6-34AG
Número de serie Motor:	PCE-PH0228
TSO:	3,397.4
TSN:	11,374.5
Hélice Tres Palas:	HARTZELL
Modelo Hélice :	HC-B3TN-3
Serie Hélice :	BUA-21709

1.6.4- Registro de Mantenimiento

Horas totales de vuelo aeronave:	7592.5.00 Hrs
Última Inspección de 100 Hrs. :	08/26/2020 TACH 7,500.0 Hrs
Última Inspección de 400 Hrs.:	02/20/2020 TACH 7,200.0 Hrs
Toma de lectura el día del Suceso al Tacómetro de la Aeronave.	7592.5.00 Hrs

1.6.5 Centro de Gravedad

N/A

1.7. Información Meteorológica

1.7.1 Estación meteorológica de Trijullo

Los datos solicitados a la estación de Trujillo no están disponibles ya que esa estación no labora en horarios nocturnos ver (Anexo A).

1.8.- Ayudas para la Navegación:

Operación en aeródromo no controlado.

1.9.- Comunicaciones y Servicios ATS

Operación en aeródromo no controlado.

1.10 Información del Aeródromo El Olvido Jurisdicción de Trujillo, departamento de Colon foto 7

Coordenadas Geográficas	15°36'0.21"N 86° 7'43.95"O
Elevación (msl)	49 Metros (160 Pies)

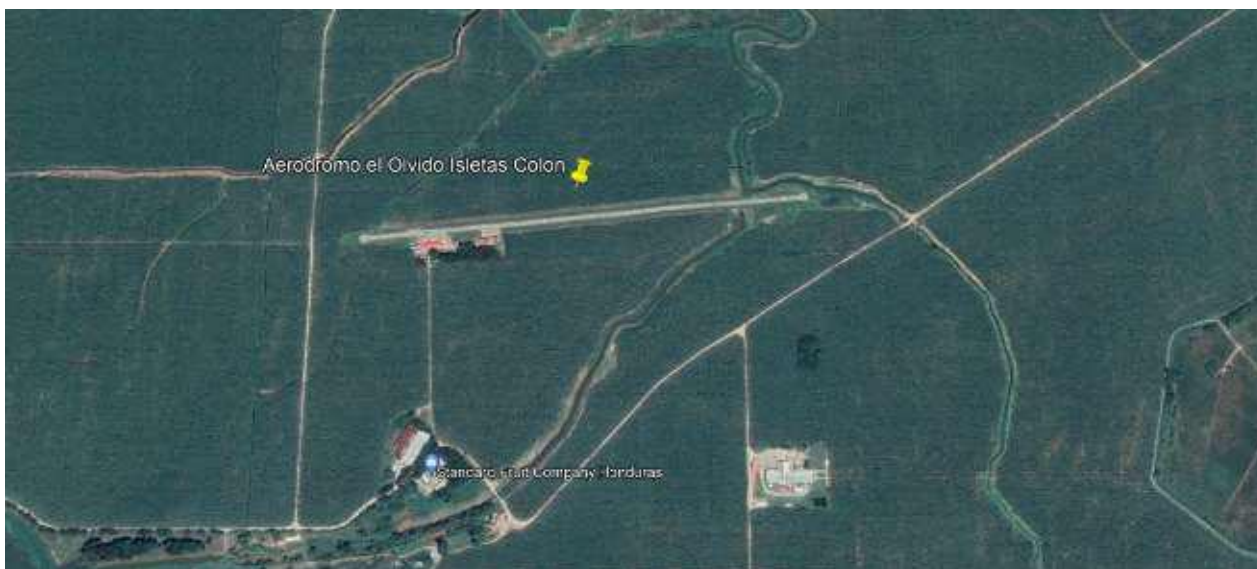


Foto No. 7

1.11- Registradores de Vuelo

La aeronave **S2R TRUSH COMMANDER** con **Matrícula HR-AVO**, no tiene 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

La aeronave se accidento aproximadamente a una distancia de un (1) kilómetro de la pista del aeródromo El Olvido Aeródromo Jurisdicción de Trujillo, departamento de Colon Honduras, al lugar de impacto.



Foto No. 8

1.13.- INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

El examen médico del laboratorio Clínico, GRUPOLAB informa que el paciente de 54 años de edad dio como resultado de los exámenes. **Ver Anexo 2**

- Marihuana: Negativo
- Cocaína: Negativo.

1.14.- Incendio

No se evidencio fuego en el área del impacto.

1.15.- Aspectos de Supervivencia

Debido a las características del accidente, no existió un riesgo mayor al Capitán de la aeronave.

1.16.- Ensayos e Investigaciones

La información para el presente informe, fue recolectada a través de fotografías, entrevistas propiamente en el área del impacto, la documentación fue analizada por la Comisión de Investigación de Accidentes, manuales e información de los registros de mantenimiento de la aeronave fue suministrada por la Agencia de Aeronáutica Civil, igual por el fabricante manual de vuelo y el operador de la aeronave. 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 observadores

N/A

2.0.- ANALISIS

2.1 Desarrollo del Vuelo

El día jueves 22 de octubre del año 2020, una aeronave S2R TRUSH COMMANDER con matrícula **HR-AVO**, efectuaba trabajos de fumigación de la Standard Fruit de Honduras en su tercer vuelo aproximadamente a las 7:45 pm (hora local) el piloto de la aeronave hizo un viaje hacia el oeste en ruta hacia la finca de Bohemia, aproximadamente a los 4 minutos de vuelo, el piloto escucho una leve explosión seguida de una llamarada de fuego extendiéndose hasta la cabina con pérdida de potencia, posterior escucho un rose de metal con metal lo que procedió botar la mezcla con la palanca de emergencia y notificar que se estaba cayendo por la radio a uno de sus compañeros, al mismo tiempo procedió a encender las luces para iluminar el terreno precipitándose a tierra.

Una vez que la aeronave hizo contacto con el terreno, el Capitán de la aeronave verifico si no había indicios de fuego y procedió salir de la aeronave, en ese momento escucho sobrevolar otra aeronave de la misma empresa haciéndole saber la posición y así el personal en tierra lograron ubicar al piloto y la aeronave procediendo al rescate.

2.2 Análisis del factor material.

La aeronave accidentada, un avión monomotor de alas bajas, fabricado por THRUSH AIRC., modelo S2R-T34, número de serie T34-300, con matrícula HR-AVO, potenciado por un motor Pratt & Whitney, modelo PT6-34AG número de serie PCE-PH0228, con un tiempo total desde Overhaul (TSO), de 3,397.4 horas de vuelo.

El motor de la aeronave, fue llevado a los laboratorios de la fábrica PRATT & WHITNEY que se encuentra a en Longueuil, en las afueras de Montreal Canada, donde se le practicó una inspección con desarme de motor (Ver Anexo C).

Las partes y componentes fueron fotografiados, desarmados y analizados minuciosamente durante el proceso con la colaboración de los ingenieros de dicha fábrica.

En la inspección del motor las palas de la turbina del compresor (CT) estaban todas fracturadas. La extracción de una paleta CT reveló que las palas CT eran palas de turbina de compresor no fabricadas por P & WC, P / N E3045741-01 FAA-PMA.

Las palas de la turbina de potencia estaban todas fracturadas y también eran palas fabricadas sin P & WC, P / N E3013102E 1L9D9 FAA-PMA; sin embargo, en función de su apariencia de morfología de fractura, la fractura de las palas de PT fue secundaria probablemente debido al contacto excesivo con la cubierta. carcasa causada por la deformación de la caja de escape.

Se confirmó que el estator CT basado en características de identificación visual y marcas de identificación era un estator reparado. Se descubrió que este anillo de paleta había sido reparado por un proveedor no aprobado por P & WC. El proceso de reparación utilizado por este proveedor tampoco está aprobado por P&WC.

3.0 CONCLUSIONES

3.1 Hallazgos definidos

- Los Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad estaban vigentes al momento del incidente.
- No hubo pruebas de incapacitación o de factores fisiológicos que afectaran el desempeño operativo de la tripulación de vuelo.
- Las condiciones de la posición de las palas de la hélice indican que, al momento del impacto, el motor no se encontraba produciendo potencia.
- Las pruebas de toxicología fueron negativas.
- Se comprobó que los alabes de las turbinas del compresor eran alabes que no son fabricados por PWC.
- Debido a que los alabes de la turbina del compresor no son piezas fabricadas por P&WC y que además existe la presencia de una reparación no autorizada por P&WC del anillo del compresor de turbina, por esto no se puede determinar el origen del estrés estructural de los alabes del compresor de turbina

3.2 Causas Probables

Después de haber analizado toda la información pertinente a la investigación por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos de este incidente se puede concluir que los siguientes factores y causas probables que ocasionaron este suceso fueron:

Se considera que la causa de la pérdida de potencia del motor se debió al estrés estructural de una o más alabes de Turbina primaria del compresor.

4.0 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

4.1 A la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil

RSO-A-01-01-2020

- Que se instalen radio ayudas de navegación en aeropuertos no controlados.
- 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.
- En las estaciones meteorológicas cercanas a aeródromos no controlados mantener personal permanente ya que cuando sucede un accidente o incidente, la información meteorológica es necesaria para finalizar el informe final.

4.2 Al Operador:

RSO-A-02-01-2020

- El mantenimiento correctivo y preventivo de los motores de aeronaves agrícolas se requiere que se inspeccione adecuadamente a nivel boroscopio para prevenir el fallo catastrófico de las turbinas independiente de la marca y horas de vuelo, ya sea con talleres autorizados por el fabricante u otros que prestan servicios de mantenimiento seleccionados por los operadores.
- Mejorar los registros de mantenimiento de las aeronaves/motores, y darle toda la importancia que esto amerita, 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, al momento de cambiar piezas.

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



ANEXO B
INFORME METEREOLÓGICO



AGENCIA HONDUREÑA
DE AERONAUTICA CIVIL

OFICIO-CLIMAMET No. 025-2020

Comayagüela M.D.C
03 de noviembre 2020

Señor
Mario Cárcamo
Jefe de la Comisión de Accidente e Incidentes AHAC
AHAC
Su Oficina

Estimado Sr. Cárcamo:

La presente es portadora de éxitos en sus funciones. Por este medio me dirijo a usted en respuesta al oficio REF-AIG- 06-2020, con el motivo de informarle que los datos solicitados del reporte **METAR** de las **0200 UTC**, no están disponibles. Lo anterior debido a que la estación meteorológica de Trujillo, no labora en horarios nocturnos y se nos hace imposible colaborar con la información climática correspondientes de las **00:01 UTC** en adelante.

Agradeciendo de antemano su valiosa atención.

Sin otro particular, me suscribo de usted.

Atentamente.



Uris Ruiz

Jefe Climatología
Meteorología Aeronáutica

Cc: Archivo
Cc: Sistemas MET
U.R

ANEXO B
EXAMEN TOXICOLOGICO



"RESULTADOS CON GARANTÍA DE CALIDAD"

Plaza Las Marías, Barrio Solares Nuevos, Avenida Morazán,
13 Calle, Local #1, La Ceiba Atlántida.

Celulares: (504)9535-7754 / (504) 3172-6749.

Correo electrónico: grupolabh@gmail.com

NOMBRE CAPITAN

CLAVE: 001-11060

SEXO: MASCULINO

MUESTRA: ORINA

FECHA: 23-10-2020

SECCIÓN TOXICOLOGIA – DROGAS DE ABUSO

N°	ANÁLISIS	RESULTADO	VALOR DE REFERENCIA
1	COCAÍNA	NEGATIVO	NEGATIVO
2	MARIHUANA	NEGATIVO	NEGATIVO
3	ANFETAMINAS	NEGATIVO	NEGATIVO
4	METADONA	NEGATIVO	NEGATIVO
5	BENZODIAZEPINAS	NEGATIVO	NEGATIVO
6	OPIÁCEOS	NEGATIVO	NEGATIVO
7	METANFETAMINA	NEGATIVO	NEGATIVO
8	BARBITÚRICOS	NEGATIVO	NEGATIVO
9	MORFINA - HEROÍNA	NEGATIVO	NEGATIVO
10	ÉXTASIS	NEGATIVO	NEGATIVO
11	FENCICLIDINA	NEGATIVO	NEGATIVO
12	TRICÍCLICOS ANTIDEPRESIVOS	NEGATIVO	NEGATIVO



ANEXO C
INFORME INSPECCION
REALIZADA DEL MOTOR EN
LA FABRICA
PRATT & WHITNEY



Photo No. 25, Compressor turbine in-situ and combustion liner



Photo No. 26, Closer view of the CT blades damages and disc contact with the FT vane ring inner shroud wall and baffle



Photo No. 33, Downstream view of the PT stator

Power Turbine Shroud: The PT shroud contact surface was almost completely obliterated by mechanical damages (red arrow, Photo No. 34)



Photo No. 34, PT disc and blades, and PT shroud



GO BEYOND

Service Investigations
Accident / Incident Report
FORM 847 (10/2010)

Report No.: 10-153
Page: 15 of 35



Photo No. 37. PT disc downstream



Photo No. 38. Exhaust case inner wall and PT input shaft housing