



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

Introducción	4
1. Información sobre los hechos factuales	5
1.1 Reseña del vuelo	5
1.2 Lesiones a personas	5
1.3 Daños sufridos por la aeronave	5
1.4 Otros daños	6
1.5 información personal de la tripulación	6
1.6 Información sobre la aeronave	6
1.6.1 Aeronave	7
1.6.2 Certificado de aeronavegabilidad	7
1.6.3 Registro de Mantenimiento	7
1.6.4 Motor	8
1.6.5 Centro de gravedad	8
1.7 Información meteorológica	8
1.8 Ayudas para la navegación	8
1.9 Comunicación y servicios ATS	8
1.10 Información sobre el aeródromo Ceiba	9
1.10.1- información sobre pista de Campo 2	10
1.11 Registradores de vuelo	10
1.12 Información sobre los restos de la aeronave accidentada y el impacto	10-11
1.13 Información médica y patológica	12
1.14 Incendio	12
1.15 Aspectos supervivencia	12
1.16 Ensayos e investigación	12
1.16.1. Declaraciones de testigos	12
2.1 Desarrollo del vuelo	12-13
3. Conclusiones	14
3.1 Evidencias	14
3.2 Factores y Causas Probables	14
4. Recomendaciones de Seguridad.	15-16
ANEXO 1	17-18
ANEXO 2	19-20
ANEXO 3	21-22
ANEXO 4	23-24
ANEXO 5	25-26
ANEXO 6	27-28
ANEXO 7	29-30

**ABREVIATURAS**

<b>OACI</b>	<b>Organización Internacional de Aviación Civil. H</b>
<b>IACH</b>	<b>Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.</b>
<b>VMC</b>	<b>Condiciones meteorológicas visuales.</b>
<b>ATC</b>	<b>Control de Tránsito Aéreo (<i>Air Traffic Control</i>).</b>
<b>COP</b>	<b>Copiloto</b>
<b>Lbs</b>	<b>Libras</b>
<b>ATS</b>	<b>Servicio de Transitó Aéreo (<i>Air Traffic Service</i>).</b>
<b>Hrs</b>	<b>Horas.</b>
<b>HP</b>	<b>Caballos de Potencia (Horse Power).</b>
<b>TSO</b>	<b>Horas Desde Último Over Houl</b>
<b>TSN</b>	<b>Horas totales de vuelo aeronave desde nueva (Time Since New).</b>
<b>Fts</b>	<b>Pies.</b>
<b>Kts</b>	<b>Nudos.</b>
<b>UTC</b>	<b>Tiempo Universal Coordinado (Coordinated Universal Time).</b>
<b>VFR</b>	<b>Reglas de Vuelo Visual (<i>Visual Flight Rules</i>).</b>
<b>THR</b>	<b>Umbral de la pista.</b>
<b>N</b>	<b>Norte</b>
<b>W</b>	<b>Oeste</b>
<b>MTOGW</b>	<b>Peso Máximo Bruto para Despegue</b>
<b>GO AROUND</b>	<b>Aproximación Fallida.</b>

## **INTRODUCCION**

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

El departamento de accidentes e incidentes fue informado de este suceso a través del departamento de Estándares de Vuelo de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC).

El incidente ocurrió en la pista de Campo 2, ubicado en municipio de La Lima, Departamento de Cortes, Honduras, Centro América el día 26 de mayo del 2015, aproximadamente a las 2245 UTC, la aeronave es una CIRRUS SR-22 con matrícula **HR-ATZ**, propiedad del Señor **Ricardo Aramendia Caruz**.

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

### **1.1.- RESEÑA DE VUELO**

El día martes 26 de mayo del año en curso aproximadamente **2245 UTC**, la aeronave **Cirrus SR-22**, con matrícula **HR-ATZ**, inició su plan de vuelo en condiciones VFR desde el aeropuerto “**Golosón**” ubicado en la Ciudad de la Ceiba hacia el Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales situado en el municipio de la Lima en el departamento de Cortes, el piloto teniendo plan de vuelo hacia el aeropuerto de la MESA, hizo su aproximación y aterrizaje en una pista operada actualmente por aeronaves de fumigación llamada **CAMPO 2**, la cual también se encuentra ubicada en el municipio de la Lima.

El piloto al mando realizó su aproximación a la pista de fumigación campo 2, y ejecutó un procedimiento de “**GO AROUND**” en su primer intento, al efectuar el segundo intento para aterrizar en la pista antes mencionada el piloto aterrizó llegando al final de la misma para efectuar un viraje en tierra hacia la derecha y así abandonarla y dirigirse a los hangares, en dicho viraje cayó en un desnivel fuera de ella causando daños estructurales en la mayor parte de la aeronave.

### **1.2.- LESIONES A PERSONAS**

<b>LESIONES</b>	<b>TRIPULACION</b>	<b>PASAJEROS</b>	<b>OTROS</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>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

La aeronave sufrió el desprendimiento total del tren principal izquierdo, daños estructurales a los trenes de nariz y principal derecho, al mismo tiempo se observó que tanto el ala derecha como la izquierda, estaban quebradas en la parte por donde se adhieren al fuselaje, también la aeronave sufrió golpes en la hélice debido al impacto de esta con el asfalto y cerca perimetral. Hasta el momento de la elaboración de este informe no se conoce la gravedad de los daños internos ocasionados al motor.

#### **1.4.- OTROS DAÑOS**

No hubo daños a terceros, a la propiedad ni al medio ambiente.

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

El Capitán de 50 años de edad, con Licencia de piloto comercial avión, número **3636**, le fue otorgado el 12 de febrero del año 2014, teniendo fecha de vencimiento el 28 de febrero del año 2019; con habilitaciones en aviones mono y multi motores terrestres, instrumentos, **COP DHC-6, C-208, ATR – 42**. En la licencia no tiene ninguna observaciones que especificar; también el piloto posee un certificado médico clase I válido hasta 30 de junio del año 2015 en donde se la hace la observación de usar lentes correctivos, tiene un promedio de 305 hrs de vuelo en la aeronave Cirrus SR-22 con un gran total de más de 9,000 hrs en varios tipos de aeronaves, sin embargo no se pudo verificar su entrenamiento en el Cirrus. Cabe mencionar que en el momento del incidente se encontraba a bordo de la aeronave una persona la cual tenía una licencia de piloto estudiante con número 1131, de 24 años de edad, fecha de otorgamiento de dicha licencia es el 14 de agosto del año 2014 y con fecha de vencimiento el 30 de agosto del año 2019; con un certificado médico clase I con fecha de validez del 08 de agosto del año 2016 y sin ninguna observación, la persona antes mencionada se encontraba descrita en el plan de vuelo como tripulación de vuelo. *Ver Anexo # 1.*

#### **1.6.- INFORMACION SOBRE LA AERONAVE** (Foto No. 1)



**1.6.1- Aeronave**

Marca:	Cirrus
Modelo:	SR 22
Serie:	0321
Año de fabricación	2002
Matrícula:	HR-ATZ
MTOGW:	3,400 lbs
Propietario:	Ricardo Aramendia Caruz
Operador:	Normal/Privada

**1.6.2- Certificado de Aeronavegabilidad**

Número:	DGAC AIR 007/2013
Certificado Tipo:	A00009CH
Categoría	Normal/Privado
Fecha de expedición:	18 de Enero 2013
Fecha de expiración:	19 de Enero 2014

**1.6.3- Registro de mantenimiento**

Horas totales de vuelo aeronave:	2,850.00 hrs. TSN
Última inspección de 100 hrs. (25-05-2015)	2,850.00 hrs
Horas desde la última Insp. De 100 hrs.	1.0 hrs.

#### **1.6.4- Motor**

Marca	Continental
Modelo	IO-550-N
Potencia	310 HP
Número de serie	686389
TSN	2850. Hrs
TSO	1224.0 hrs
Última inspección de 100 hrs	25 de mayo del 2015
Horas última inspección de 100 hrs	1.0 hrs.
Tipo de combustible	100/130

#### **1.6.5 Centro de gravedad**

No aplica en este incidente

#### **1.7.- INFORMACION METEOROLÓGICA**

Las condiciones atmosféricas no fueron un factor determinante en este incidente. *Ver Anexo #.2*

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

La Aeronave arriba descrita cuenta con equipo de navegación GPS

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

La información de vuelo que obtuvo el piloto del HR-ATZ, fue proporcionada por el ATS del Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales.

**1.10.- INFORMACIÓN DEL AERÓDROMO LA CEIBA (Aeródromo de Salida) (Ver foto No 2).**

La pista **07** tiene una longitud de **2949x 45(m)**, es de asfalto y tiene una altura **39 ft** en el THR, coordenadas **154413.84227N** con **0865157.54393W** y con una pendiente de **+ 0.1%**.

La pista **25** tiene una longitud de pista de **2949x 45(m)** es de asfalto y tiene una altura **49ft** en el THR, coordenadas **154451.17582N** con **0865026.24230W** y con una pendiente de **+ 0.1%**.



**Foto No 2**

### 1.10.2- INFORMACIÓN DE LA PISTA CAMPO 2

La Pista está ubicada en la finca bananera **Campo 2** en la Lima, Cortes, es privada y actualmente es usada para operaciones agrícolas, es asfaltada no posee ayudas de navegación aérea, no cuenta con control de tráfico aéreo (ATC) no está señalizada, ni iluminada. Sus pistas son: **Pista 20** latitud **15°26.808´N** longitud **87° 530820´W** elevación **27M** longitud de pista: **885m/2904FT** ancho de pista: **10M**, **Pista 02** latitud: **15°26.359´N**, longitud **87°53.989´W** elevación **28M**. (Ver foto No. 3)



**Foto No 3**

### 1.11- REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave CIRRUS SR-22 NO cuenta con registrador de voz de la cabina CVR, ni registrador de datos de vuelo FDR.

### 1.12.- INFORMACIÓN DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE

Desprendimiento total del tren de aterrizaje principal izquierdo de la estructura de la aeronave, al mismo tiempo hubo daños considerables al tren de aterrizaje principal derecho y tren de aterrizaje de nariz, también se dañaron significativamente las alas en la parte que se adhieren a el fuselaje; es muy probable que están quebradas debido a inspección visual realizada, por lo arriba mencionado, la hélice de la aeronave impactó con el pavimento y

después con la tierra pudiendo tener daños internos en el motor así como daños a la hélice.  
(Ver foto No. 4 y 5)



**Foto No 4**



**Foto No 5**

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

No se realizaron las pruebas de abusos de alcohol ni toxicológicos.

### **1.14.- INCENDIO**

Se encontró un poco de grama quemada donde reposaba el tren de aterrizaje principal derecho debido a la temperatura causada por la fricción de los discos del sistema de frenado de la aeronave, se sospecha que dicha temperatura de estos era muy elevada. Esto pudo haber sido ocasionado debido al uso excesivo de los frenos de la aeronave por el piloto.

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

En la pista se encontraba el personal técnico perteneciente a la empresa Helicópteros del Norte, los cuales prestaron servicios de uso de extintores y ayudaron a la tripulación a salir de la aeronave, debido a que esta pista no cuenta con servicios de bomberos y/o rescate.

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

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

Según los testigos el piloto de la aeronave realizó un aterrizaje con exceso de velocidad el cual pudo haber sido producido por condiciones de viento de cola en ese momento, también hicieron mención que el piloto al mando aterrizó adelante del punto de impacto en el que normalmente aterrizan las aeronaves (Aeronaves de fumigación agrícola).

## **2.- ANALISIS**

### **2.1 Desarrollo del vuelo**

La aeronave **Cirrus SR-22**, matrícula **HR-ATZ**, despegó del aeropuerto internacional “**Golosón**” en la Ciudad de la **Ceiba** hacia el Aeropuerto Internacional “**Ramón Villeda Morales**” ubicado en la Ciudad de **San Pedro Sula** aproximadamente a las **2215 UTC**. Cabe mencionar que la aeronave antes descrita había efectuado un vuelo de comprobación antes de realizar el vuelo en mención *Ver anexo #3*. Dicho vuelo fue realizado en el Aeropuerto de **Golosón**, el cual tuvo una duración de 00:20 min. El Cirrus SR22, se trasladó de acuerdo al plan de vuelo llenado por la tripulación al aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales, sin ningún certificado de aeronavegabilidad o documento que lo

avalara como aeronavegable por parte de Aeronáutica Civil, usándose para tal, la **Forma 1090 Ver anexo # 4**, que no es la que se usa normalmente por la AHAC.

Es así como el vuelo se efectúa y el piloto en comunicación verbal con el ATS de La Mesa y le informa que se dirige hacia la pista Campo 2, en la cual en su primera aproximación termina en un “**GO AROUND**”, procediendo a circular la pista y realizar una nueva aproximación. Siguiendo nuevamente el procedimiento para aterrizaje, según testigos que se encontraban en la pista el piloto al mando impacta adelante de lo que normalmente lo hacen los aviones fumigadores (punto donde hacen impacto la aeronaves de fumigación agrícola que operan en esta pista) causando esto un exceso de velocidad en la carrera de aterrizaje. El piloto aun con velocidad, procede a querer abandonar la pista activa por medio de la calle de rodaje, efectuando un viraje hacia su derecha. (**Ver foto No. 9**)



**Desnivel en donde cayó la aeronave**  
**Foto No 9**

El viraje antes descrito resultó ser muy rápido para abandonar la pista, causando esto que la aeronave realizara un viraje muy ancho saliéndose del asfalto entrando en un desnivel de aproximadamente 5 a 6 pulgadas de altura que se encuentra ubicado fuera de la calle de rodaje, por lo que se presume que esta fue la causa de que el tren principal de aterrizaje izquierdo se desprendiera de la estructura de la aeronave en su totalidad, por lo que el avión procedió a hacer un cambio de dirección de 180 grados en tierra, ocasionando daños graves al tren de nariz y al tren principal izquierdo, lo cual dio lugar a que las hélices de la aeronave impactaron con el asfalto y la tierra, causando daños a las hélices y el motor. Cabe mencionar que después que la aeronave se detuvo completamente los procedimientos de emergencia del piloto al mando fueron los correctos. También hubo un leve inicio de fuego en la grama debido a la temperatura del disco del sistema de frenos ubicado en el tren de aterrizaje principal izquierdo al caer en la tierra, dicha ignición fue controlada de

una manera eficaz y eficiente debido a que el personal de helicópteros del norte prestó su ayuda inmediatamente. Ninguna de las dos personas que formaban parte de la tripulación de vuelo sufrió ningún tipo de lesión.

### **3.0- CONCLUSIONES**

#### **3.1 Evidencias**

- Debido a la velocidad por encima de lo estipulado para el aterrizaje y haber efectuado contacto con la pista más allá de lo que normalmente lo hacen los aviones fumigadores (según estipulado por testigos oculares), además que el tamaño de esta no fue suficiente para terminar de frenar la aeronave y estar esta bajo el control del piloto, resultaron que el viraje para salir de la pista activa fuera más rápido y ancho de lo normal, teniendo como consecuencia que la aeronave se saliera de la pista, cayendo en el desnivel antes mencionado.

#### **3.2 Factores y Causas Probables**

Después de haber analizado toda la información pertinente a la investigación de este incidente se puede concluir que los siguientes factores y la causa más probable del suceso fueron:

- **Que el exceso de velocidad en el segmento del aterrizaje fue un factor que contribuyó al incidente.**
- **Que el haber hecho contacto con la pista delante de la zona de impacto estipulado por los pilotos que usan regularmente esta pista, fue un factor para el incidente.**
- **Que el haber efectuado el viraje hacia la pista de taxeo sin haber terminado totalmente la carrera de aterrizaje, fue un factor para el incidente.**
- **La falta de experiencia del piloto en esta pista con este tipo de aeronave, fue un factor para el incidente.**

Concluyendo que todos estos factores arriba mencionado fueron vitales para llegar a la posible causa que fue: **“UNA EXCURSION DE PISTA (RE)”**.

### **4.-RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD**

---

#### **4.1 A la Autoridad de Aviación Civil del Estado de Honduras.**

1. Para ser aprobados los vuelos de traslado se recomienda que la aeronave haya cumplido con los requisitos, de mantenimiento, vuelo de comprobación y documentación para efectuar dicho vuelo y asegurarse que se cumplió con todo requerido.
2. Dicha revisión y evaluación deberá de ser efectuada por la sección de Aeronavegabilidad en conjunto con la sección de Operaciones y así poder darle a las tripulaciones de vuelo, un documento o un certificado de aeronavegabilidad temporal para efectuar cualquier tipo de vuelo.
3. Se recomienda que los vuelos de traslado sean autorizados únicamente por el jefe de la sección de Aeronavegabilidad y en su defecto el Jefe del Departamento de Estándares de Vuelo o el Sr. Director de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC).

#### **4.2 A La tripulación de vuelo.**

1. Se recomienda que se cumpla con lo definido en el plan de vuelo llenado por la tripulación de vuelo, ya que en este caso el destino en el documento antes mencionado era el Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales (MHLM), y el aterrizaje se llevó a cabo en Campo 2.
2. Se recomienda que en un vuelo de traslado (en la que la aeronave no contaba con un certificado de aeronavegabilidad vigente) no se autorice la presencia de un piloto estudiante dentro de la cabina, ya que él no es tomado en cuenta como parte de la tripulación de vuelo.
3. Se recomienda que al tener condiciones de vuelo adversas (experiencia en ciertos tipos de aeronaves y pistas, viento de cola, etc.), se proceda a aterrizar en la pista más cercana con la que el piloto al mando es familiar y las condiciones meteorológicas no sean adversas, en esta caso el aeropuerto de La Mesa.
4. Se recomienda que cuando la tripulación de vuelo se sienta que está efectuando una aproximación desestabilizada que se efectúe un GO AROUND las veces que sea necesario hasta que la aproximación sea estable, y segura para el aterrizaje siempre y cuando las condiciones lo permitan. En caso de no lograr estas condiciones proceder a otro aeropuerto con ayudas de navegación aéreas y control de tráfico aéreo (ATC).
5. Se recomienda que los pilotos después de un periodo de tiempo prolongado de no volar un tipo de equipo se efectúe una cantidad de horas de refresco las cuales garantizaran la pro eficiencia de la tripulación de vuelo en el equipo.

6. Que dispongan en el plan de vuelo de un aeropuerto alternativo.

#### **4.3 Al Operador.**

1. Se recomienda tomar nota de las recomendaciones 3,4, 5 y 6 efectuadas a la tripulación de vuelo.
2. Se recomienda que la señalización de la pista sea efectuada de acorde a regulación para el uso seguro de las mismas.
3. Se recomienda a el operador contar con un equipo de radio comunicación VHF para tierra/aire, y así poder tener comunicación con las aeronaves que operen en esta pista, elevando esto la seguridad operacional dentro de la misma.

**JUNTA DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE LA  
AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL**

# **ANEXO 1**

## **PLAN DE VUELO**

PLAN DE VUELO  
FLIGHT PLAN

PRIORIDAD Priority: **FF**  
DESTINATARIO(S) Addressee(s):

HORA DE DEPOSITO Filing Time: **7.12.2.40**  
REMITENTE Originator:

IDENTIFICACION EXACTA DEL (DE LOS) DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE  
Specific identification of addressee(s) and / or:

3 TIPO DE MENSAJE Message type: **(FPL)**  
7 IDENTIFICACION DE AERONAVE Aircraft identification: **H.R. AT. 2.**  
8 REGLAS DE VUELO Flight rules:   
9 NUMERO Number: **5022**  
10 EQUIPO Y CAPACIDADES Equipment and Capabilities: **SDIC**  
11 TIPO DE AERONAVE Type of aircraft: **5022**  
12 CAT. ESTELA TURBULENCIA Wake turbulence CAT.: **1**  
13 AERODROMO DE SALIDA Departure Aerodrome: **MHLC**  
14 HORA Time: **2.23.15**  
15 VELOCIDAD DE CRUCERO Cruising Speed: **1.80**  
16 NIVEL Level: **0.45**  
17 RUTA Route: **LCE → TEA → LMS**

18 AERODROMO DE DESTINO Destination Aerodrome: **MHLC**  
19 EET TOTAL Total EET: **09.30**  
20 AERODROMO ALTN ALTN Aerodrome:  
21 2º AERODROMO ALTN 2ND ALTN Aerodrome:

OTROS DATOS Other Information: **N**

50-2640

19 AUTONOMIA Endurance: **E / 03.00**  
PERSONAS A BORDO Persons on board: **P / 0.2**  
EQUIPO DE SUPERVIVENCIA / Survival Equipment:  
POLAR  DESERTICO  MARITIMO  SELVA   
BOTES NEUMATICOS / Dingies: **S / 1**  
NUMERO Number: **D / 1**  
CAPACIDAD Capacity: **1**  
CUBIERTA Cover: **C / 1**  
COLOR Colour: **A / Blanco azul**  
OBSERVACIONES Remarks:  
PILOTO AL MANDO Pilot in Command: **Raferto**  
C / **FOO 3636 / Gario 11.31**

PRESENTADO POR / Filed by: **[Signature]**  
ESPACIO RESERVADO PARA REQUISITOS ADICIONALES  
Space reserved for additional requirements

OFICIAL AISV ARO  
PRONOSTICADOR DE TURNO

**ANEXO 2**

**INFORME METEOROLOGICO**



Viento: generalmente de componente norte y nordeste en un periodo de las 18:00UTC a las 00:00UTC del día 26 de mayo de 2015 y entre velocidad de 12kt a 15kt una (Nudos).

Visibilidad: en la horizontal, igual o mayor a 10KM.

Tiempo significativo: sin condiciones significativas, ningún fenómeno significativo.

NUBES: Pocos (FEW) de nubes cumulonimbos (CB) y Cúmulos potentes (TCU) a una altura estimada de 3,300 pies.

De disperso de nubes altas a una altura de 25,000pies.

Temperatura: en aumentando en el transcurso del periodo a 35°C

**Adjunto secuencia de reportes METAR**

27/05/2015 00:00- METAR MHLM 270000Z 35013KT 9999 FEW030 SCT250 29/25 Q1011  
> A2986 NOSIG=  
26/05/2015 23:00- METAR MHLM 262300Z 01013KT 9999 FEW030 31/24 Q1011 A2986  
> NOSIG=  
26/05/2015 22:00- METAR MHLM 262200Z 03015KT 9999 FEW030CB 33/23 Q1010 A2983  
> NOSIG=  
26/05/2015 21:00- METAR MHLM 262100Z 36015KT 9999 FEW030TCU 34/25 Q1011  
> A2986 NOSIG=  
26/05/2015 20:00- METAR MHLM 262000Z 36014KT 9999 FEW030TCU 35/25 Q1011  
> A2986 NOSIG=  
26/05/2015 19:00- METAR MHLM 261900Z 36012KT 9999 FEW030TCU 35/20 Q1012  
> A2989 NOSIG=  
26/05/2015 18:00- METAR MHLM 261800Z 02012KT 9999 FEW030TCU 35/34 Q1012  
> A2989=

**COMENTARIO:**

Condiciones meteorológicas en la aérea generalmente estables, con leve turbulencia ocasional.

26/05/2015 22:25-> TAF MHLM 262225Z 2700/2724 32006KT 9999 SCT026TCU SCT080  
500 Mts. al norte del Aeropuerto Internacional Toncontin, Apartado Postal 30145  
Tel: 504-2234-0263, web: [www.dgachn.org](http://www.dgachn.org)  
Comayagüela, M, D.C., Honduras, Centroamerica



## **ANEXO 3**

### **VUELO DE COMPROBACION**



**ANEXO 4**

**VUELO DE TRASLADO**

AHAC-INC 012015, CIRRUS 22, MATRICULA HR-ATZ

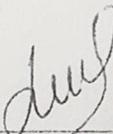
REPUBLICA DE HONDURAS  
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA  
AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL

**AUTORIZACION DE PERMISO ESPECIAL DE VUELO (FERRY)**

<b>MATRICULA:</b> HR-ATZ	<b>MARCA:</b> CIRRUS	<b>MODELO:</b> SR22
<b>SERIE:</b> 0321	<b>PROPIETARIO:</b> BANCO ATLANTIDA, S.A.	
<b>PROPOSITO DE VUELO</b>	TRASLADO	
<b>ITINERARIO</b>	LCE-SAP	

1. Toda la información operacional pertinente para el control de la aeronave y sus sistemas requiere estar abordo y disponible para la tripulación.
2. El vuelo debe ser conducido acorde al Manual de Vuelo aprobado y la aeronave debe de contar con las placas y marcas requeridas.
3. La tripulación debe de contar con la habilitación en el tipo de aeronave, en vigor.
4. El transporte de personas o carga es prohibido, excepto otras personas requeridas para el vuelo.
5. El vuelo debe ser conducido conforme a las Reglas Generales de Operación y de Vuelo y/o conforme al Anexo 2 de OACI.
6. Vuelos sobre áreas congestionadas están prohibidos.
7. Todos los vuelos deben ser realizados bajo VFR y de día. A menos que haya sido autorizado de otra forma.
8. Estas limitaciones de operación, no serán válidas hasta tanto la aeronave haya sido inspeccionada por un Taller Aeronáutico Autorizado o por un Técnico en Mantenimiento de Aeronaves licenciado. Además la siguiente autorización de Retorno a Servicio requiere haber sido firmada y una anotación similar haber sido hecha en la bitácora de la aeronave.

"La aeronave antes descrita ha sido inspeccionada y se encontró en condición segura para el vuelo propuesto"

  
Firma

3350  
Certificado /Lic. N°

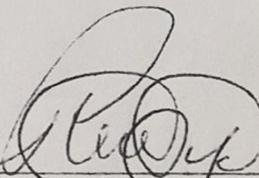
26/05/2015  
Fecha

26/05/2015

26/05/2015

9. Este Permiso Especial de vuelo es válido del..... hasta.....
10. Este Permiso Especial de Vuelo no autoriza operaciones sobre países extranjeros. Es responsabilidad del propietario u operador obtener los permisos de los países que sobrevuela o en los que requiera aterrizar.
11. La aeronave no puede ser operada si está afectada por una Directiva de Aeronavegabilidad que le es aplicable, excepto como se establezca en la Directiva. Esto no sería aplicable en caso de directivas aplicables a partes o componentes de la aeronave, si la aeronave puede volar en forma segura sin ellos.
12. Esta aeronave no cumple con los requerimientos de un código de Aeronavegabilidad, amplio y detallado, tal como esta previsto en el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
13. Otros;

26/MAYO/15  
Fecha

  
Sección Aeronavegabilidad, D.G.A.C. 1672

Rev.02

Formula AHAC-1090

**ANEXO 5**

**LICENCIA DEL PILOTO**

**XII) Habilitaciones (Ratings)**  
MONO Y MULTIMOTORES TERRESTRES, INSTRUMENTOS,  
CDP, DHC-6, C208, ATR-42

SINGLE/MULTI-ENGINE LAND, INSTRUMENTS, F/O, DHC-6,  
C208, ATR-42

Xa) Fecha Otorgamiento: 12/02/2014  
(Date of Issue)

XIV) Fecha de Vencimiento: 28/02/2019  
(Expiring date)

VII)   
Firma del Titular

**XIII) Observaciones (Remarks)**

ESTA 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)

I) **REPUBLICA DE HONDURAS**  
(REPUBLIC OF HONDURAS) III) No. 3636

Secretaria de Obras Publicas, Transporte y Vivienda

VIII) **DIRECCION GENERAL 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

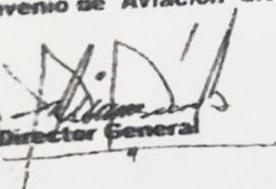
IV) Nombre (Name): I

IVa) Fecha Nac. (D.O.B.): 29/06/1964

V) Dirección (Address): SAN PEDRO SULA, 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) Sello    
X) Director General

**ANEXO 6**

**CERTIFICADO MEDICO**

REPUBLICA DE HONDURAS DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL					
Area de Medicina de Aviación CERTIFICADO MEDICO "CLASE" I <input checked="" type="checkbox"/> II <input type="checkbox"/> III <input type="checkbox"/>					
Licencia: <b>PILOTO COMERCIAL</b> No. <b>3535</b>					
Nombre: _____ Apellido: _____					
Nacionalidad: <b>HONDURAS</b> Dirección: <b>S.P.S</b>					
Fecha Nacimiento	Estatura cm.	Peso Lbs.	Cabello	Ojos	Sexo
29 06 64	170	136	C	V	M
Tipo: <b>O</b>		RH: <b>POSITIVO</b>			
Cumple con los estándares médicos establecidos en el RAC-LPTA.					
Valido hasta: <b>30 06 15</b>					
USO LENTES CORRECTIVOS					
Fecha de Evaluación: <b>06 12 14</b>					
Nombre completo <b>DRA LUCY GERALDINA AGUILAR R</b>					
No. de colegiación: <b>CHS 4428 1108954428</b>					
Firma y sello					
Firma del solicitante: _____					
DGAC-FORM-MED-001 Revisión 02					

**IMPORTANTE:**

- o De la validez de licencia:  
 RAC LPTA 1.2.5. La Dirección General de Aeronáutica Civil expide licencias las cuales serán renovadas cada cinco años; pero la validez de estas la determinara la vigencia del certificado medico de acuerdo a lo especificado en RAC LPTA 1.2.6 de las presentes regulaciones. Además asegurarse que no se haga uso de las atribuciones otorgadas por esa licencia o por las habilitaciones correspondientes a menos que el titular mantenga competencia y cumpla con los requisitos relativos a experiencia recién establecidos por la DGAC.  
 RAC LPTA 1.2.5.1.1 Cuando la DGAC haya expedido una licencia, facultar que otros estados puedan certificar de la validez de la licencia.  
 El solicitante poseerá una evaluación medica expedida por un médico designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y de conformidad a la regulación vigente RAC LPTA 1.2.4.1  
 RAC LPTA 1.2.5.2 los periodos de renovación de los respectivos certificados médicos serán los siguientes (Excepto lo expuesto en los literales a) y b) esta sección):
- Licencia de piloto estudiante Avión/Helicóptero 24 meses
- Licencia de piloto privado Avión/Helicóptero 60 meses
- Licencia de piloto comercial Avión/Helicóptero 12 meses
- Licencia de Piloto de transporte de línea aérea Avión/Helicóptero 12 meses
- Licencia de Piloto de planeador 60 meses
- Licencia de Piloto de globo libre 60 meses
- Licencia de controlador de tránsito aéreo 48 meses
- Licencia de auxiliar de cabina 12 meses
- Licencia de mecánico de avión 12 meses
- Licencia de despachador de vuelo 48 meses

**Periodos de Validez después de los 40 años:**

- Licencia de piloto privado Avión/Helicóptero 24 meses
- Licencia de piloto comercial Avión/Helicóptero 6 meses
- Licencia de Piloto de transporte de línea aérea Avión/Helicóptero 6 meses
- Licencia de Piloto de planeador 24 meses
- Licencia de Piloto de globo libre 24 meses
- Licencia de controlador de tránsito aéreo 24 meses
- Licencia de auxiliar de cabina 6 meses
- Licencia de mecánico de avión 6 meses
- Licencia de despachador de vuelo 24 meses

**Periodos de Validez después de los 50 años:**

- Licencia de piloto privado Avión/Helicóptero 12 meses
- Licencia de Piloto de planeador 12 meses
- Licencia de Piloto de globo libre 12 meses
- Licencia de controlador de tránsito aéreo 12 meses
- Licencia de despachador de vuelo 12 meses

**ANEXO 7**

**INFORME DEL PILOTO**

27 MAYO 2015

SEÑORES. AGENCIA HONDUREÑA DE AVIACION CIVIL

ASUNTO. INFORME INSIDENTE HR-ATZ

Por medio de la presente le informo de lo sucedido el día de ayer 26 de mayo del 2015 por la tarde al sufrir un percance al aterrizar en la pista de campo 2 en el sector de la Lima Aproxime y aterrice de norte a sur y al abandonar la pista sobre la pista de carreteo sur sentí un golpe fuerte en el lado izquierdo seguido de una guiñada fuerte hacia la izquierda la cual no pude controlar, la nariz giro 180°grados ya que la rueda de nariz de esta aeronave es de patín loco, la aeronave se derrapo hacia la derecha deteniéndose aun lado de la pista de carreteo sur. En el incidente la hélice de la aeronave golpeo el suelo y la parte inferior de la aeronave y el ala izquierda se dañaron, el tren izquierdo se quebró completamente . Creo que la velocidad con que abandone la pista era muy alta lo que en conjunto con un fuerte viento cruzado y rachado se sumo para que el tren colapsara y perdiera el control de la aeronave siendo lo mas honesto posible en el presente relato del suceso me despido de ustedes atenta mente.

ic. 3636