

**INFORME FINAL  
HI-807 Cessna C-172R, Valle  
Nuevo, Constanza, República  
Dominicana.**



04122016



## **ADVERTENCIA**

El presente informe es un **documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA) de la República Dominicana** en relación con las circunstancias del evento objeto de esta investigación, con sus causas probables.

De conformidad con lo señalado en el Art. 5.4.1 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional; y según lo dispuesto en el Art. 269 de la ley 491-06 de aviación civil de la República Dominicana y sus modificaciones por la Ley 67-13 del 25 de abril del 2013. Ésta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes graves de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente y de acuerdo a las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos por la que deben regirse las pruebas en un proceso judicial.

Por consecuencia el uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto a la prevención de futuros accidentes e incidentes graves, puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

## INDICE

GLOSARIO .....	iv
SINOPSIS .....	1
1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	1
1.1 Reseña del vuelo.....	1
1.2 Lesiones a personas. ....	1
1.3 Daños sufridos por la aeronave .....	2
1.4 Otros daños.....	2
1.5 Información de la tripulación .....	2
a) Información del piloto .....	2
1.6 Información sobre la aeronave .....	2
1.7 Información meteorológica .....	3
1.8 Ayudas para la navegación .....	4
1.9 Comunicaciones .....	4
1.10 Información de aeródromo.....	4
1.12 Información sobre los restos de la aeronave .....	4
1.13 Información médica y patológica .....	4
1.14 Incendio.....	5
1.15 Supervivencia .....	5
1.16 Ensayos e investigaciones .....	5
1.17 Información sobre organización y gestión .....	5
2. ANÁLISIS.....	5
2.1 Análisis del factor humano.....	6
2.2 Análisis del factor material .....	6
2.3 Análisis del factor físico .....	7
3. CONCLUSIONES.....	7
3.1 Hallazgos.....	7
3.2 Causa.....	7
4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL .....	7
APÉNDICE 1 .....	10
APÉNDICE 2.....	12
APÉNDICE 3 .....	15

## GLOSARIO

### ABREVIATURAS/ACRONIMOS

CIAA	Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación.
CVR	Grabador de Voces de Cabina.
DME	(Distance Measuring Equipment) es un sistema electrónico que permite establecer la distancia entre éste y una estación emisora. Proporciona una medición de la distancia (según la velocidad) al suelo (groundspeed o GS).
ECU	Unidad de Control del Motor.
FT	Pies (unidad de medida).
FDR	Registrador de Datos de Vuelo (flight data recorder).
GPS	Sistema de Posicionamiento Global.
HP	Caballos de Fuerza.
IDAC	Instituto Dominicano de Aviación Civil.
INACIF	Instituto Nacional de Patología Forense.
JAC	Junta de Aviación Civil.
METAR	Informe Meteorológico Ordinario de Aeródromo (en clave meteorológica).
NOTAM	Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.
NM	Millas Náuticas.
NE	Noreste.
NW	Noroeste.
ONAMET	Oficina Nacional de Meteorología.
PP	Piloto Privado
PC	Piloto Comercial.
PGR	Procuraduría General de la República.
QNH	Reglaje de la sub escala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.
QFU	Dirección Magnética de la Pista.
QFE	Presión Atmosférica a la Elevación del Aeródromo (o en el umbral de la pista).
SE	Sureste.
SHP	(shaft horsepower) Potencia entregada al eje de accionamiento de un motor, tal como se mide por un medidor de torsión.
SMS	(Safety Management System) Sistema de gestión de la seguridad operacional.
STALL	En aerodinámica, la pérdida o stall es una condición en la cual el ángulo de ataque supera el punto a partir del cual la sustentación comienza a reducirse.
SW	Suroeste
TMA	Técnico en Mantenimiento de Aeronave.
TWR	Control de Aeródromo o Torre de Control de Aeródromo.
UHF	Frecuencia Ultra Alta [300 a 3 000 MHz].
UTC	Tiempo Universal Coordinado.
VEMD	Exposición del Comportamiento del Vehículo y el Motor
VFR	Reglas de Vuelo Visual.
VHF	Muy Alta Frecuencia [30 a 300 MHz].
VOR	Radiofaro Omnidireccional VHF.
VORTAC	VOR y TACAN combinados.

## SINOPSIS

- Propietario: Privado.
- Fabricante: Cessna.
- Modelo de la aeronave: Cessna C-172R.
- Fecha del evento: 04 de diciembre del 2016.
- Hora local del evento: 12:10 pm. Aproximadamente.
- Lugar del evento: Sabana de la Cruz, Valle Nuevo, Constanza República Dominicana.
- Personas a bordo: 03.
- Tipo de operación: Privada.
- Ubicación geográfica del evento: N 18°43'31"  
W 70°46'53".

## 1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

El día 4 de diciembre del 2016, siendo aproximadamente las 12:10 p.m., la aeronave matrícula HI-807, un avión monomotor de alas altas, fabricada por Cessna Aircraft Company, modelo Cessna C-172R, con tres ocupantes a bordo resultó accidentada, tras impactar contra árboles y luego con el terreno, mientras se dirigía al Aeródromo de Constanza (MDCZ). El vuelo se originó en el Aeropuerto Internacional Dr. Joaquín Balaguer (MDJB). Como resultado de este evento el capitán falleció en el lugar del evento, uno de los ocupantes resultó con lesiones graves, mientras que el otro acompañante sufrió lesiones menores y la aeronave resultó destruida por el impacto.

### 1.2 Lesiones a personas.

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total en la aeronave	Otros
Muertos	01	00	01	00
Graves	00	01	01	00
Leves	00	01	01	00
Ilesos	00	00	00	00
Total	01	02	03	00

### 1.3 Daños sufridos por la aeronave

La aeronave al impactar primero con los árboles y posteriormente con la superficie del terreno, quedó en posición invertida. Como resultado de este evento resultó destruida.

### 1.4 Otros daños

En éste evento no se produjeron otros daños significativos.

### 1.5 Información de la tripulación

#### a) Información del piloto

- Habilitaciones: Aviones monomotor terrestre.
- Fecha de nacimiento: 30 de noviembre del 1958.
- Nacionalidad: Dominicana.
- Fecha del último chequeo médico: 15 de diciembre del 2016.
- Total de horas voladas: 204 horas aproximadamente.
- Total de horas en el modelo: 25 horas aproximadamente.
- Total de horas en los últimos 90 días: Sin datos.
- Total de horas en los últimos 30 días: Sin datos.
- Total de horas en las últimas 72 horas: Sin datos.
- Total de horas en las últimas 24 horas: 40 minutos aproximadamente.

### 1.6 Información sobre la aeronave

- Tipo de aeronave: Avión.
- Matricula: HI-807.
- Modelo: Cessna C-172R.
- No. Serie: 172R-80746.
- Fecha de inspección anual: 02 de enero del 2015.
- Total de horas de la aeronave: 4,524.5 horas.
- Tipo de motor: Recíproco.
- Cantidad de motores: 01.
- Fabricante del motor: Lycoming.
- Modelo del motor: IO-360-L2A.
- No. de serie del motor: L-28316-51A.
- Horas del motor: 2945.5 horas.
- Potencia del motor: 180 hp.
- Tipo de hélices: Paso variable.
- Marcas de las Hélices: Hartzell.
- Tipo de combustible utilizado: 100/130.
- Tipo de tren de aterrizaje: Triciclo Fijo.

## 1.7 Información meteorológica

El día en que ocurrió este evento las condiciones meteorológicas eran las siguientes, según el parte suministrado por la Oficina Nacional de Meteorología (ONAMET).

### INFORME DEL TIEMPO

**Sábado 03 de diciembre de 2016 a las 6:00 a.m. válido hasta el lunes 05 de diciembre de 2016 a las 6:00 a.m.**

#### VAGUADA SEGUIRA PROVOCANDO LLUVIAS DEBILES DURANTE EL FIN DE SEMANA

La vaguada localizada al norte de Puerto Rico moviéndose hacia el este salió de nuestra área de pronóstico, mientras que la vaguada ubicada al sur del país con movimiento hacia el oeste se localiza sobre Haití, por lo tanto, dada la inestabilidad dejada por esta vaguada seguirán produciéndose aisladas lluvias débiles hacia el interior del país, principalmente sobre las provincias María Trinidad Sánchez, Samaná, El Seibo, Hato Mayor, Monte Plata, Sánchez Ramírez, Duarte, La Vega y San Cristóbal.

Para mañana domingo, una vaguada asociada a un sistema frontal se estará aproximando a la costa norte del territorio dominicano, y por tanto, se estarán produciendo lluvias débiles, que serán más frecuentes hacia las regiones noreste, norte, noroeste y la cordillera Central. Este sistema frontal se encuentra localizado en la porción occidental de Cuba y se prevé que se colocará próximo al norte de nuestro país a partir del lunes.

**Finalmente, se les exhorta a las personas que residen en lugares vulnerables, que a pesar de que la ONAMET discontinuó los Alertas Meteorológicos por la disminución significativa de las precipitaciones, es importante que sigan las orientaciones de las instituciones de protección civil, en especial aquellas provincias donde aún continúen vigentes los Alertas del COE.**

**Distrito Nacional:** Medio nublado en ocasiones.

**Santo Domingo Norte:** Medio nublado con lluvias débiles.

**Santo Domingo Este:** Medio nublado con lluvias débiles en la tarde y primeras horas de la noche.

**Santo Domingo Oeste:** Medio nublado con lluvias débiles en la tarde y primeras horas de la noche.

**El Gran Santo Domingo:** La temperatura máxima estará entre 28°C y 30°C y la mínima entre 19°C y 21°C.

#### Resumen. Vaguada sobre Haití...Sistema frontal en la porción occidental de Cuba.

**Hoy.** Medio nublado a nublado en ocasiones con lluvias débiles hacia las regiones norte, noreste, sureste y la cordillera Central.

**Domingo.** La vaguada asociada al sistema frontal se mantendrá sobre el país, generando lluvias débiles y dispersas hacia las regiones noreste, sureste, noroeste y la cordillera Central.

**Santo Domingo y sus municipios.** Medio nublado a nublado.

**Distrito Nacional.** Medio nublado a nublado.

**Lunes.** Vaguada frontal sobre la región norte del país, generando lluvias débiles y aisladas tronadas hacia las regiones noreste, sureste y la cordillera Central.

**Santo Domingo y sus municipios.** Medio nublado en ocasiones con lluvias aisladas y débiles en la tarde.

	PRONÓSTICOS POR LOCALIDADES	T. Máx. C	T. Mín. C
Santiago	Medio nublado.	28/30	19/20
Puerto Plata	Medio nublado.	28/30	19/21
Duarte	Medio nublado.	29/31	20/22
Constanza	Medio nublado.	24/26	10/12
Peravia	Nubes dispersas a medio nublado.	29/31	21/23
San Pedro de Macorís	Mayormente medio nublado con lluvias débiles.	30/32	22/24
La Romana	Nublado con lluvias débiles.	31/33	22/24
La Vega	Nublado en ocasiones con lluvias débiles.	29/31	20/21
Monseñor Nouel	Nublado con lluvias débiles.	29/31	22/24

### **1.8 Ayudas para la navegación**

La aeronave estaba equipada con: VOR y GPS.

### **1.9 Comunicaciones**

La aeronave estaba equipada con: dos radios VHF. La comunicación entre la aeronave accidentada y los diferentes centros de control a los que esta debió reportarse, se efectuó de forma efectiva.

### **1.10 Información de aeródromo**

N/A.

### **1.11 Registradores de vuelo**

La aeronave no cuenta con registrador de conversaciones de cabina, ni de registrador de datos de vuelo (CVR y FDR por sus siglas en inglés), dado que no son requeridos para aeronaves de su categoría.

### **1.12 Información sobre los restos de la aeronave**

En este evento la aeronave después de impactar contra el terreno, algunos de sus componentes alares se desprendieron y se desplazaron a pocos metros de distancia, otros componentes de cabina de pilotaje y estructuras circundantes fueron cortadas por los equipos de socorros para sacar el piloto de la cabina, quien falleció al quedar su cuerpo aprisionado entre el panel de control y el asiento.

### **1.13 Información médica y patológica**

Los ocupantes de la aeronave, resultaron con heridas mortales, graves y leves respectivamente a consecuencia de los traumatismos por la desaceleración brusca, sufridos al impactar la aeronave con los árboles y el terreno. **El piloto al mando**, masculino de 58 años de edad, de profesión Dr. Cirujano Plástico, el mismo poseía una licencia de Piloto Privado (PP), emitida por el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), amparada en su certificado médico de segunda clase vigente.

Un segundo Ocupante resultó con lesiones graves, que consistieron en “Fractura de Fémur Supracondilea Izquierda, Fractura del 4to. Metacarpiano mano Izquierda, Traumas Múltiples, Heridas en Pierna Izquierda, Tromboembolismo Pulmonar Yugulado”.

La tercera ocupante resultó con lesiones leves, que consistieron en “Traumas diversos y Esguince Tobillo Izquierdo, Traumatismos en Ambas Caderas y Brazo Derecho”.

Por lo inhóspito del terreno los ocupantes de dicha aeronave no pudieron ser asistidos con los primeros auxilios inmediatamente. El piloto al mando falleció como consecuencia de las lesiones traumáticas múltiples, sufridas por la desaceleración brusca de la aeronave contra el terreno y las fracturas de ambas extremidades inferiores, con sección de las arterias y venas poplíteas, produciendo hemorragias internas y externas, incontrolables.

### **1.14 Incendio**

Se produjo un conato de incendio post-impacto, que fue sofocado por la persona que tenía las lesiones más leves, y para el mismo utilizó el extintor de abordaje en la aeronave.

### **1.15 Supervivencia**

Dadas las características del accidente y del impacto contra árboles y el terreno, además de ocurrir en una zona montañosa apartada de la ciudad y de difícil acceso a la misma, los organismos de socorro tomaron alrededor de unas 6 horas aproximadamente en llegar a socorrer las víctimas. Solo dos de las tres víctimas fueron rescatadas con vidas por equipos de rescate desplegados en la zona, siendo inmovilizadas y trasladándolas a un centro médico en la ciudad de Constanza, donde fueron atendidas, estabilizadas y enviadas con urgencia a un centro hospitalario de la ciudad de Santo Domingo para su tratamiento definitivo. Para el piloto al mando, prácticamente no existían probabilidades de supervivencia debido a las hemorragias externas producidas a las arterias y venas que se cercenaron, por sus múltiples fracturas en ambas extremidades inferiores.

El piloto falleció dentro de la aeronave, y de los dos (2) ocupantes, uno resultó con lesiones graves y la otra con lesiones leves, quien brindó los primeros auxilios a los dos ocupantes lesionados, consiguiendo retirar fuera de la aeronave, al ocupante con las lesiones graves, ya que el piloto se encontraba sujeto al arnés y el mecanismo de liberación del cinturón del asiento del piloto, se encontraba trabado y roto, por lo que no se pudo liberar del asiento, hasta la llegada de los rescatistas quienes cortaron el arnés para sacarlo.

### **1.16 Ensayos e investigaciones**

Como parte del proceso de investigación se realizaron las siguientes actividades:

- Fotografías de la aeronave accidentada.
- Observación e inspección visual de los daños sufridos por la aeronave.
- Se obtuvieron las grabaciones de las conversaciones entre el piloto y las diferentes entidades de control.
- Entrevistas a los testigos a bordo de la aeronave.
- Marcación geográfica del lugar del accidente.
- Se obtuvieron los records de las atenciones médicas de los lesionados.
- Se obtuvieron los resultados de la autopsia realizadas al piloto.
- Se obtuvo la traza radar de la aeronave.

### **1.17 Información sobre organización y gestión**

La aeronave pertenecía al piloto que la operaba, y era utilizada con fines recreativos.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 Análisis del factor humano

#### a) Piloto al mando

Masculino de 58 años de edad, de Nacionalidad Dominicana, de profesión Dr. Cirujano Plástico, al momento del accidente, poseía una licencia de Piloto Privado (PP), con un total de 204 horas hasta su último chequeo médico, en fecha 20 de enero del año 2015 y unas 25 horas aproximadamente en el modelo de aeronave accidentada.

El capitán de la aeronave realizaba un vuelo desde el Aeropuerto Internacional Dr. Joaquín Balaguer (MDJB), en Santo Domingo, hacia el Aeródromo de Constanza (MDCZ), en el municipio de Constanza, provincia de la Vega, República Dominicana, con dos (2) ocupantes.

De acuerdo a las declaraciones de los sobrevivientes en este evento, uno de ellos también piloto, nos relató: El capitán informó a la torre de control del Aeródromo de Constanza (MDCZ), su posición e intención de aterrizar en dicho aeródromo, ya encontrándose a unas 15 millas al sureste de la estación.

Para el piloto al mando este vuelo sería el primero, luego de haber completado su entrenamiento de vuelos por instrumentos, para el cual tomó una ruta poco usual sureste-noroeste, esta ruta presenta más dificultad por tener más alturas y obstáculos geográficos que sobrevolar, en comparación a la ruta regularmente utilizada noreste-suroeste.

De acuerdo a la traza del radar el piloto estaba volando por debajo de la altura mínima del sector, realizando cambios significativos de rumbo y velocidad.

La aeronave accidentada entró súbitamente en condiciones de baja visibilidad, perdiendo contacto visual con el terreno, en ese momento la aeronave se encontraba por debajo de la altura mínima establecida para maniobrar en la zona, por las condiciones antes mencionadas, la misma impactó de forma controlada contra los árboles perdiendo la estabilidad de vuelo y precipitándose sin control contra la superficie del terreno.

Por los resultados obtenidos en este análisis, determinamos que este **factor se considera contribuyente a la ocurrencia de este evento.**

### 2.2 Análisis del factor material

La aeronave, un avión Cessna C-172R, monomotor de ala alta, con tren de aterrizaje triciclo fijo, con capacidad para 04 ocupantes, potenciado por un motor LYCOMING IO-360-L2C, recíproco opuesto con 180 hp.

Al momento del evento la aeronave mantenía su aeronavegabilidad vigente, esta aeronave no había presentado ningún mal funcionamiento antes de que se estrellara con los árboles y posteriormente contra la superficie del terreno.

Por los resultados obtenidos en este análisis consideramos que este **factor no se considera contribuyente en la ocurrencia de este evento.**

### 2.3 Análisis del factor físico

El día de la ocurrencia del accidente, las condiciones meteorológicas no eran favorables para la operación que se realizaba, pues según el parte suministrado por la Oficina Nacional de Meteorología (ONAMET), esta parte del país estaba siendo afectada por lluvia y nubosidad.

El terreno es un área montañosa con densa vegetación, la cual permanece nublada y con precipitaciones frecuentes durante gran parte del año, especialmente en la época en la que ocurrió el evento.

Por los resultados obtenidos en este análisis consideramos que este **factor se considera contribuyente a la ocurrencia de este evento.**

## 3. CONCLUSIONES

### 3.1 Hallazgos

- La ruta tomada fue inusual para aterrizar en el citado Aeródromo por las elevaciones existentes, la cual generalmente permanece afectada por una densa nubosidad propia de las montañas de la Cordillera Central en la época de fin de año.
- Este vuelo sería la primera operación del piloto luego de haber completado el entrenamiento correspondiente en vuelo por instrumentos.

### 3.2 Causa

Luego de haber analizado los factores humano, material y físico, concluimos que los **factores humano y físico** fueron contribuyentes en este accidente.

- La aeronave accidentada entró súbitamente en condiciones de baja visibilidad, perdiendo contacto visual con el terreno, en ese momento la aeronave se encontraba por debajo de la altura mínima del sector, establecida para maniobrar en la zona en las condiciones antes mencionadas, la misma impactó de forma controlada contra los árboles perdiendo la estabilidad de vuelo y precipitándose sin control contra la superficie del terreno.

## 4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación “CIAA”, investida de su principal misión, la de **“prevenir futuros accidentes e incidentes graves de aviación civil”** en este evento emitirá la siguiente recomendación de seguridad operacional:

- **A los pilotos:** que deben adquirir mediante los organismos correspondientes, las informaciones relativas a las condiciones meteorológicas que impactará su plan de vuelo, más aun cuando los mismos se realicen en áreas montañosas.

**Concluido por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación, en fecha 19 de junio del año 2018, en la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana.**

**Emmanuel Souffront Tamayo**  
Director CIIA

**Alfonso J. Vásquez Vargas**  
Miembro

**Miguel Isacio Díaz**  
Miembro

**Joaquín B. Feliz Feliz**  
Miembro

COPIA

# APÉNDICES

1. Copia de la matrícula y los registros de mantenimiento de la aeronave.
2. Fotos.
3. Vista aérea del área del evento (Imagen Google Earth).

# APÉNDICE 1

COPIA

 INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC) REPUBLICA DOMINICANA <b>CERTIFICADO DE MATRÍCULA DE AERONAVE</b> 		
1. SIGNOS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA (Nationality and Registration Mark)  <b>HI807</b>	2. FABRICANTE Y MODELO (Manufacturer and Model)  <b>CESSNA AIRCRAFT COMPANY</b>  <b>172R</b>	3. NO. DE SERIE DE LA AERONAVE (Aircraft Serial No.)  <b>17280746</b>
4. ENTIDAD A: (Issued by)  <b>INVERSIONES TAROGA, S.A.</b>		5. DIRECCIÓN: (Address)  <b>AV. LOPEZ DE NEGRA NO. 49, PLAZA ASTURIANA</b>
6. Se certifica que la aeronave descrita anteriormente ha sido inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves a cargo del Instituto Dominicano de Aviación Civil de conformidad con el Convenio de Chicago de fecha 7 de diciembre de 1944 y con la Ley de Aviación Civil No. 491-08 y el Reglamento Aeronáutico Dominicano.  It is certified that the above described aircraft has been entered on the National Aircraft Registry of the Instituto Dominicano de Aviación Civil in accordance with the Chicago Convention dated December 7, 1944 and with the Civil Aviation Law 491-08 and the Dominican Aviation Regulation.		7. FECHA DE EMISIÓN (Date of Issue)  <b>29 DE MARZO DE 2007</b>
		8. JERARQUÍA DIRECTOR GENERAL (Director General Name)  <b>Marga Betello</b>
		9. FIRMA DIRECTOR GENERAL (Director General Signature)

*Certificado de Matricula de la aeronave.*

 INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC) REPUBLICA DOMINICANA <b>CERTIFICADO DE MATRÍCULA DE AERONAVE</b> 		
1. SIGNOS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA (Nationality and Registration Mark)  <b>HI807</b>	2. FABRICANTE Y MODELO (Manufacturer and Model)  <b>CESSNA AIRCRAFT COMPANY</b>  <b>172R</b>	3. NO. DE SERIE DE LA AERONAVE (Aircraft Serial No.)  <b>17280746</b>
4. ENTIDAD A: (Issued by)  <b>INVERSIONES TAROGA, S.A.</b>		5. DIRECCIÓN: (Address)  <b>AV. LOPEZ DE NEGRA NO. 49, PLAZA ASTURIANA</b>
6. Se certifica que la aeronave descrita anteriormente ha sido inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves a cargo del Instituto Dominicano de Aviación Civil de conformidad con el Convenio de Chicago de fecha 7 de diciembre de 1944 y con la Ley de Aviación Civil No. 491-08 y el Reglamento Aeronáutico Dominicano.  It is certified that the above described aircraft has been entered on the National Aircraft Registry of the Instituto Dominicano de Aviación Civil in accordance with the Chicago Convention dated December 7, 1944 and with the Civil Aviation Law 491-08 and the Dominican Aviation Regulation.		7. FECHA DE EMISIÓN (Date of Issue)  <b>29 DE MARZO DE 2007</b>
		8. JERARQUÍA DIRECTOR GENERAL (Director General Name)  <b>Marga Betello</b>
		9. FIRMA DIRECTOR GENERAL (Director General Signature)

*Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave.*

# APÉNDICE 2

COPIA



*Vista de la aeronave post impacto*



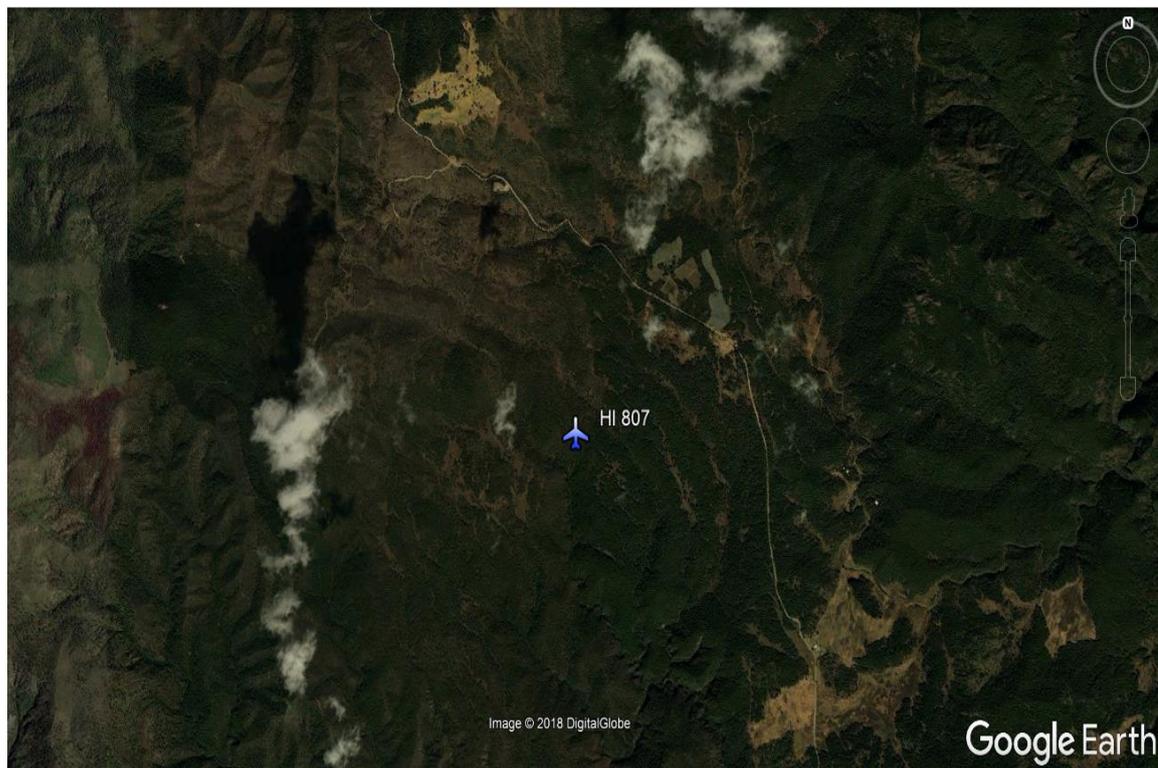
*Vista de la aeronave post impacto*



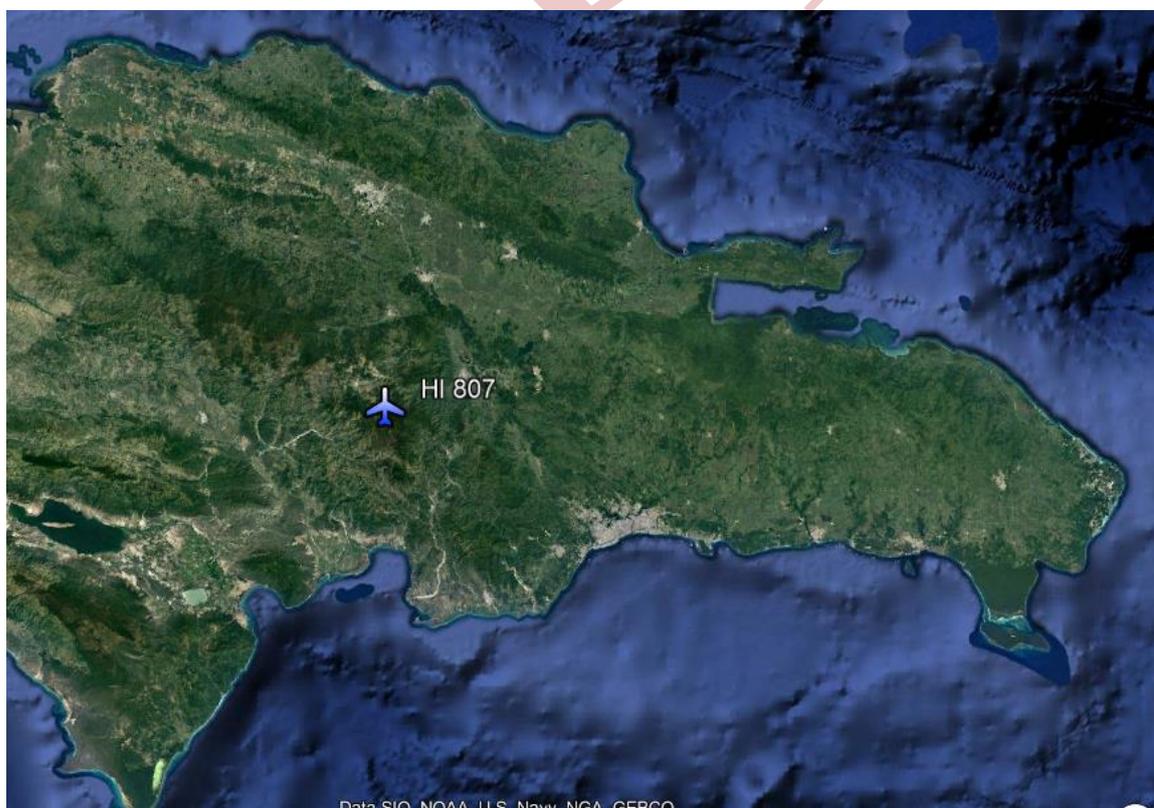
*Vista de la Aeronave post-impacto.*

# APÉNDICE 3

COPY



*Vista aérea de la zona del evento.*



*Vista aérea de la zona del evento.*