



INFORME INICIAL ACCIDENTE DE AERONAVE

*FABRICACIÓN: CESSNA MODELO: CESSNA 152,
NÚMERO DE SERIE: 15281315 MATRÍCULA: YS-115PE
PROPIEDAD: ESCUELA DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA PANAL*

FECHA DE EVENTO: 16 DE OCTUBRE DE 2024
LUGAR: AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO
HORA: 02:30 PM, local

(Informe Técnico Número: AAC- 001/2024 IP)

ADVERTENCIA

El informe final es un documento técnico que refleja la opinión del Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Autoridad de Aviación Civil (AAC) de El Salvador con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la investigación con sus causas y con sus consecuencias.

De conformidad con lo indicado en el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI), ratificado en la Ley Orgánica de Aviación Civil (LOAC) de El Salvador; en el decreto No. 582, artículo 103, “sin perjuicio de la responsabilidad de la Fiscalía General de la Republica, la AAC tendrá a su cargo la investigación de los accidentes e incidentes aéreos que ocurran en territorio salvadoreño”. Y la regulación RAC 13. 105; esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunciones de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.

La conducción de la investigación se está realizando sin recurrir necesariamente a procedimientos de pruebas de tipo judicial, sino con el objeto fundamental de prevenir futuros accidentes e incidentes de aviación.

La investigación realizada por la AAC no será de carácter punitivo, ni para determinar culpa o ni responsabilidades; así, todo trámite judicial o administrativo para atribuir culpabilidad o responsabilidades deberá ser independiente de cualquier investigación que se efectuó conforme a las disposiciones del Anexo 13 de OACI y la presente regulación RAC 13.

El uso de partes del informe final, en particular los análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional, como pruebas ante tribunales nacionales con el propósito de atribuir la culpa o la responsabilidad, es contrario a los fines para los cuales se realizó la investigación (OACI- Anexo 13, Apéndice 2, sección 6).

La presente investigación se realizó conforme a las disposiciones del Anexo 13 de OACI y la regulación RAC 13.

INFORME PRELIMINAR

Información de los Pilotos

Sección	Piloto	Copiloto
LICENCIA No.:	Roberto Federico Fuentes Mayen	N/A
HABILITACIONES:	Vuelos de instrucción acompañado y supervisado por un instructor	N/A
LUGAR DE DESPEGUE:	Aeropuerto Internacional de Ilopango	N/A
HORA DE SALIDA:	1:00 pm (Inicio el vuelo)	N/A
PROPOSITO DE VUELO:	Vuelo de instrucción	N/A
LUGAR DE DESTINO:	Aeropuerto Internacional de Ilopango	N/A
HORA DE LLEGADA:	N/A	N/A
DAÑOS A PERSONAS:	N/A	N/A
BREVE DESCRIPCIÓN DEL SUCESO:	Durante el vuelo de instrucción el piloto debía realizar un toque y despegue, pero una condición de viento cruzado redujo su control sobre la aeronave y produjo un aterrizaje con nariz abajo, esta condición produjo un golpe duro contra la pista	N/A

Datos del Accidente y del Avión

Fecha de Ocurrencia:	16 de octubre de 2024
Hora de Ocurrencia:	2:30 pm
Lugar de Ocurrencia:	Aeropuerto Internacional de Ilopango
Tipo de Aeronave:	Aeronave ligera de instrucción (Cessna 152)
Fabricante:	Cessna
Matrícula:	YS-115-PE
Extensión del Daño:	Estrés a lo largo del fuselaje, fractura del tren delantero, bancada de motor, hélice doblada, daños en el windshield trasero y múltiples daños en la cubierta del motor
Lugar Donde Quedó la Aeronave:	Aeropuerto Internacional de Ilopango
Daños a la Propiedad:	N/A
Daños a Personas:	N/A

20. Daños a Personas

Tipo de Daño	Descripción
N/A	El piloto salió ileso

Secciones Posteriores

1. ANÁLISIS

1.1 Factores tecnicos

El Top overhaul realizado al motor en el año 2021 y las inspecciones de 50-100 horas respaldadas por el libro de mantenimiento, indican que el mantenimiento de la aeronave estaba siendo realizado de acuerdo con los requisitos establecidos.

1.2 Factor humano

El piloto aprendiz se encontraba realizando su primer vuelo solo tras 23 horas de vuelo y se vio envuelto en una situación adversa incluso para pilotos experimentados como lo es el viento de cola, el piloto testifico que trató de recuperar el control aumentando potencia pero el viento de cola terminó volvió a bajar la nariz de la aeronave. La pericia del piloto será explorada durante la investigación.

1.3 Descripción de Daños

1.3.1 Tren de aterrizaje: ruptura de tren de aterrizaje de nariz

1.3.2 Motor: bancada de motor y múltiples daños a lo largo de la cubierta inferior del motor.

1.3.3 Hélice: hélice doblada en ambos extremos.

1.3.4 Fuselaje: Múltiples daños a lo largo de la parte baja del fuselaje de la aeronave, producto del fuerte impacto contra la pista.

1.3.5 Windshield: cracks en múltiples superficies del windshield trasero.

2. Analisis

2.1 Investigación en proceso

ANEXOS





