



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**



# **DECLARACION PROVISIONAL**

# **ACCIDENTE DE AERONAVE**

FABRICACION: CESSNA, MODELO 152, NUMERO DE SERIE: 15285221

MATRICULA: YS 162PE

PROPIEDAD: PANAHERS S.A. de C.V.

FECHA DE EVENTO: 27 DICIEMBRE 2019

LUGAR: CHANGALLO, ILOPANGO, SAN SALVADOR, EL SALVADOR

HORA: 7: 30 AM (13:30 UTC)

Declaración Provisional No: **AAC- 002 2019DP**

Elaborado por: Ing. Armando Galvez.

Encargado de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página 1 de 12	



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

## INTRODUCCION

De conformidad con el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la regulación RAC 13, sub parte 13.105 de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador:

- a) El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes, determinando la posible causa de los mismos para evitar su repetición.
- b) El propósito de la investigación no es encontrar culpables o responsables. La finalidad de la investigación será:
  - 1) Establecer las causas probables del accidente o incidente, las cuales servirán para que se puedan tomar medidas apropiadas a fin de evitar la repetición del accidente o incidente y los factores que lo hicieron posible.
  - 2) Emitir un informe final el cual incluirá las conclusiones respecto al accidente o incidente y las recomendaciones de seguridad operacional para evitar su repetición.
- c) La investigación realizada por la unidad de investigación de accidentes e incidentes de la AAC no será de carácter punitivo, ni para determinar responsabilidades; así como, todo trámite judicial o administrativo para atribuir culpabilidades o responsabilidades debe ser independiente de cualquier investigación que se efectuó conforme a las disposiciones de la presente regulación RAC 13.
- d) La unidad de investigación de accidentes desarrollara la investigación de accidentes e incidentes independiente de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de la investigación.
- e) El objetivo de la investigación de accidente realizada es de carácter técnico y no judicial.

De acuerdo a la Regulación de El Salvador RAC 13.105, edición 02, revisión 03, de fecha 01 julio 2019, la Ley Orgánica de Aviación Civil Decreto #582 y el Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil decreto #4 de la Republica de El Salvador.

El presente caso de investigación está bajo los derechos legales de la Autoridad de Aviación Civil (AAC) de El Salvador, los derechos de autor. Los datos técnicos, las entrevistas, los reportes, como conclusiones y recomendaciones finales son de exclusividad de la AAC, para fines de investigación y recomendación del mejoramiento de la seguridad operacional, y no podrán utilizarse para propósitos ajenos a la investigación de accidentes e incidentes de aviación, amparado bajo Regulaciones (RAC) de la Autoridad de Aviación Civil (AAC) del estado de El Salvador de la regulación RAC 13 y el Anexo 13 de la OACI.

Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses. La AAC de El Salvador, pondrá a disposición del público una Declaración Provisional en cada aniversario del suceso, indicando el progreso de la investigación y cualquier tema o cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado. Como lo establece la RAC 13.515 d).

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página <b>2</b> de <b>12</b>	



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

INDICE

INTRODUCCION .....	2
SINOPSIS .....	4
1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.....	5
1.1 Reseña del vuelo .....	5
1.2 Lesiones a personas.....	6
1.3 Daños a la aeronave .....	6
1.4 Otros daños .....	6
1.5 Información sobre el personal .....	6
1.6 Información sobre la aeronave .....	6
1.7 Información Meteorológica.....	8
1.8 Ayudas a la navegación .....	8
1.9 Comunicación.....	8
1.10 Información sobre el lugar del accidente.....	8
1.11 Registradores de vuelo.....	8
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto. ....	8
1.13 Información médica y patológica .....	9
1.14 Incendio.....	9
1.15 Supervivencia .....	9
1.16 Ensayo e investigación .....	9
1.17 Información orgánica y de dirección.....	10
1.18 Información adicional.....	10
1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces. ....	11
2. INVESTIGACION .....	12
3. PROXIMAS ACCIONES.....	12

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página <b>3</b> de <b>12</b>	



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

## SINOPSIS

El accidente del avión de fabricación Cessna, modelo 152, de matrícula YS 162PE, ocurrió el días viernes 27 de diciembre 2019; temprano en la mañana, con cielo despejado y viento calmo, durante un vuelo de instrucción por instrumentos sobre el lago de Ilopango. Después de 35 minutos de vuelo el avión experimento perdida de potencia sobre el lago; luego la tripulación decide regresar al aeropuerto de Ilopango y se reportan a torre de control Ilopango sobre la emergencia, pero al ver que no lograban llegar a la pista por perdida de altura deciden ubicar un lugar donde aterrizar en changallo.

Luego de haber ubicado un lugar baldío en changallo deciden aterrizar con motor apagado, realizan el procedimiento de aterrizaje de emergencia, y cuando logran aterrizar en el camino impactan con un tronco de un árbol seco y por el impacto el avión queda en posición invertido. La tripulación sale del avión por sus propios medios y sin daños personales.

La investigación se orienta a determinar las razones por la que se produjo el accidente en la fase de instrucción, relacionado a la perdida de potencia del motor en vuelo.

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página <b>4</b> de <b>12</b>	



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

## 1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 En el aeropuerto Internacional de Ilopango, San Salvador, en la Escuela de instrucción vuelo PANAL, siendo las 5:45 am aproximadamente de la mañana, el piloto instructor y el alumno llegan a la escuela; preparan y revisan el avión para realizar un vuelo de instrucción por instrumentos IFR (Instrument Flight Referent) a ser realizado sobre el lago de Ilopango.

1.1.2 Utilizan la aeronave de matrícula YS 162PE, fabricación Cessna, Modelo 152; antes del vuelo realizan la inspección 360 (inspección general del avión en el lado externo e interno del avión) para revisar que la aeronave se encuentre en condiciones seguras para realizar el vuelo.

1.1.3 Se reportan a la torre de control Ilopango y piden autorización para desplazarse a la pista 33 para realizar un vuelo de instrucción IFR sobre el lago de Ilopango, reportando tener una autonomía de combustible para 3 horas de vuelo y con dos personas a bordo.

1.1.4 Estando autorizado la aeronave se desplazó desde la escuela hacia el punto de espera en la pista 33, realizaron chequeo de motor, verificaron instrumentos, chequeo de controles de vuelo, etc. Viendo que todo está normal inicia el despegue sobre la pista 33 del aeropuerto de Ilopango aproximadamente a las 6:45 am.

1.1.5 El despegue lo realizan todo normal y sin ningún problema, alcanzando los 2,500 pies de altura viraron por la derecha hacia el lago e interceptar con el radial 090 en alejamiento del YSV (nombre de la radio ayuda VOR que está instalada en el aeropuerto Ilopango). El alumno intercepto y continuo en ascenso hasta alcanzar los 4,500 pies sobre el lago.

1.1.6 A las 7:20 am aproximadamente el piloto instructor declara la emergencia a torre de control Ilopango, luego de experimentar una baja RPM o perdida de potencia del motor, y decide regresar hacia el Aeropuerto Internacional de Ilopango.

1.1.7 Estando de regreso al aeropuerto el piloto instructor observa que el avión estaba perdiendo altura y no lograba llegar a la pista 33 del aeropuerto, notifica a torre de control Ilopango sobre la perdida de altura y mejor decide dirigirse hacia un predio en Changallo para poder aterrizar.

1.1.8 Aterrizaron en un predio baldío en Changallo, cerca del estacionamiento vehicular de la PNC (Policía Nacional Civil), quedando al final el avión en posición invertido. El piloto instructor y el alumno se quitaron los cinturones de seguridad y salieron de la aeronave por sus propios medios. Ambos salieron ilesos.

1.1.9 El accidente ocurrió de día, con cielo despejado y vientos calmo.

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página 5 de 12	



**Declaración Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

**1.2 Lesiones a personas.**

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Totales
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ilesos	2	0	0	2

**1.3 Daños a la aeronave**

1.3.1 Fuselaje: El parabrisa delantero y trasero derecho están quebrados y la estructura del marco trasero con golpe menor. El Soporte del motor (o bancada) y tren de nariz desprendido y roto. La cola con dobladura en el estabilizador vertical y el timón de profundidad, el estabilizador horizontal sin daños externos aparentes. Las alas presentan golpes en el borde de ataque, en los extremos de las alas y en los controles de vuelo. En la cabina de pilotos y el panel de instrumentos no se le observan daños aparentes.

1.3.2 Motor: El volante del motor se encontró quebrado, la bancada o soporte del motor se encontró con dobleces y con algunas partes rotas de la estructura tubular.

1.3.3 Hélice: Se encontró desprendida del motor y con dobleces en una pala, el spinner completamente golpeado.

**1.4 Otros daños**

No hubo

**1.5 Información sobre el personal**

1.5.1 Piloto instructor; de 33 años de edad, posee la licencia de piloto comercial avión No. 1079, emitida por la Autoridad de Aviación Civil AAC de El Salvador, con las habilitaciones siguientes: monomotor terrestre, multimotor terrestre, instructor e instrumentos, vigente. Con certificado médico No. 1166; vigente. Con un total de horas de vuelo de 4,048:30 horas, de acuerdo a su bitácora de vuelo.

1.5.2 Alumno piloto; de 24 años de edad, posee la licencia de piloto privado No. 1934, emitida por la Autoridad de Aviación Civil AAC de El Salvador, con la habilitación monomotor terrestre, vigente. Con certificado médico No. 3431; vigente. Con un total de horas de vuelo de 98 horas.

**1.6 Información sobre la aeronave**

1.6.1 Información general

a- Aeronave monomotor terrestre, de fabricación: Cessna, modelo: 152, número de serie: 15285221, fecha de fabricación 1981, certificado tipo de la FAA (Federal Aviation Administration): 3 A19, categoría utilitaria, biplaza totalmente de aluminio, tren fijo convencional, de ala alta de aluminio, con una capacidad total de combustible de 26 galones.

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página 6 de 12	



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

**1.6.2 Fuselaje**

a) Posee un certificado de aeronavegabilidad estándar, categoría utilitario, emitido por la Autoridad de Aviación Civil AAC de El Salvador de fecha 07 octubre 2019, con vencimiento el 30 octubre 2020.

b) El certificado de matrícula, a nombre de propietario PANAHERS, S.A de C.V. arrendado a Escuela de Aviación PANAL. S.A. de C.V, fue expedido por el Registro de Aviación Civil Salvadoreño el 28 de marzo del 2014.

c) El ultimo formulario AAC 1000 y AAC 1020 presentado para renovar el certificado de aeronavegabilidad fue realizado en el mes de octubre 2019, según el libro de mantenimiento del avión sobre la última inspección anual realizada el 12 agosto 2019 con un tiempo total de 15,346.9 hrs de vuelo, trabajos realizados por el taller de Aviación Panal S.A. de C.V. con numero de certificado CO-OMA-PAN-008, emitido por la AAC.

d) La última inspección realizada antes del accidente fue una inspección de 200 hrs. Realizada en fecha 11 de diciembre del 2019, con un tiempo total de 15,657.00 hrs según ultima anotación del libro del avión

e) Después de su última inspección de 200 hrs realizado en fecha 11 diciembre 2019 el avión voló 26.3 hrs al momento del accidente.

**1.6.3 Motor**

a) Tenía instalado un motor marca AVCO Lycoming Aircraft Engine, modelo: O-235-L2C, Numero de serie: L-14224-15, con una potencia de 115 HP a 2700 RPM.

b) La última inspección realizada antes del accidente fue una inspección de 200 hrs de fecha 11 diciembre 2020, con un tiempo total de 1,200 hrs desde su ultimo overhaul. Al momento del accidente el motor había acumulado 26.3 hrs sobre la última inspección.

c) El ultimo overhaul del motor fue realizado por el taller Servicentro Comander S.A. de C.V. con numero de certificado No. CO-OMA-002 de la AAC, de fecha 28 junio 2018. Habiendo acumulado el motor un año y medio, y con un tiempo total de 1,226.3 hrs al momento del accidente.

**1.6.4 Hélice**

a) El motor tenía una hélice instalada marca Mc Cauley, modelo: 1 A103 TCM, con número de serie: 771241, de paso fijo y de dos palas.

b) En fecha 11 de diciembre del 2019, se hizo inspección de 200 hrs en base a la guía del manual de mantenimiento de la aeronave Cessna modelo 152, cuando registraba un tiempo total de tacómetro de 5,730 hrs y un tiempo total de 1,200 hrs desde su ultimo overhaul.

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página <b>7</b> de <b>12</b>	



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

1.6.5 Peso y Balance de la aeronave

a) Peso máximo de despegue 1670 lbs, no hay registro del ultimo peso básico realizado al avión, al momento del accidente iban dos personas a bordo. Con una autonomía para 3 horas vuelo equivalente a 19 galones de combustible AVGAS 100LL ( o 114 lbs)

**1.7 Información Meteorológica.**

Las condiciones meteorológicas eran excelentes para vuelo visual, visibilidad ilimitada, cielo despejado con viento entre calmo y ligera, estos eran las condiciones cerca de las 7.00 am en el aeropuerto internacional de Ilopango y no se esperaban cambios significativos en las próximas siguientes horas.

**1.8 Ayudas a la navegación**

Durante el vuelo se utilizaron los siguientes equipos de navegación el VORs y el GPS

**1.9 Comunicación**

El piloto había comunicado su intención en la frecuencia de torre de control del aeropuerto internacional Ilopango utilizando la frecuencia 121.90 Mhz y durante el vuelo se comunicaron en las frecuencias 116.50 Mhz para el VOR y 118.30 Mhz para torre de control Ilopango. El equipo de radio utilizado era un Garmin 430.

**1.10 Información sobre el lugar del accidente.**

1.10.1 A las 07:20 a.m. hora local la tripulación se declara en emergencia efectuando un aterrizaje forzoso en el predio baldío en Changallo, Ilopango, quedando invertido el avión al final del aterrizaje. El sitio del accidente se encuentra a 1,532.36 mts al sur del Aeropuerto de Ilopango (MSSS).

1.10.2 La aeronave quedo aproximadamente a 450 mts al este del estacionamiento vehicular de la PNC, hacienda Changallo, municipio de Ilopango, San Salvador. El sitio del accidente se identifica con las coordenadas: 13° 40'49" N, 89° 06'21" W

**1.11 Registradores de vuelo**

No aplica

**1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.**

1.12.1 La aeronave aterrizo sobre un camino de tierra de paso de camiones areneros, con mucha vegetación a sus alrededores,

1.12.2 La aeronave aterrizo de Sur a Norte y en su trayectoria con mucha maleza impacto en su camino con un tronco de árbol seco, que lo cubría la maleza; lo que ocasionó que el avión se invirtiera.

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página 8 de 12	





**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

1.12.3 Debido al impacto la estructura del avión sufrió daños; desprendiéndose la hélice del motor, quebrándose el tren de nariz, al igual se quebró el soporte del motor, sufrieron golpes ambas alas al igual que la cola, el parabrisa delantero y trasero de material plástico igualmente se quebró.

**1.13 Información médica y patológica**

No se encontraron evidencias de antecedentes medico/patológicos del piloto instructor y alumno que hubiera podido influir en el accidente, evaluación realizada por el médico de la AAC.

**1.14 Incendio**

No hubo

**1.15 Supervivencia**

El piloto instructor y el alumno no sufrieron lesiones y abandonaron la aeronave por sus propios medios. Los cinturones y arneses de seguridad cumplieron con su función y en la cabina aparentemente no tuvo deformaciones.

**1.16 Ensayo e investigación**

1.16.1 En el lugar del accidente a la llegada del personal de investigación de accidentes e incidentes de la AAC, se procedió en su orden a desactivar el sistema de ELT (Emergency Locator Transmitter), luego a desconectar la batería del avión para cortar la energía y evitar cualquier corto circuito. Y se procedió a tomar fotos alrededor del avión accidentado tal como había quedado.

1.16.2 Se procedió a revisar el sistema de combustible sobre la bajado de combustible del ala hacia el motor, se removiendo el filtro de combustible ubicado en la pared de fuego del motor y se constató que si había combustible, el filtro de combustible salió limpio y libre de sedimento, el depósito del filtro de combustible también salió limpio y sin agua. Y se verifico también que en las alas había combustible.

1.16.3 Las siguientes acciones se realizaron al motor, se tomó una muestra de aceite para ser enviado a laboratorio, se removieron las bujías para verificar su condición de operación y salieron normal; se revisó externamente por condición general y no se observó nada anormal que diera indicaciones de la probable causa del paro del motor.

1.16.4 Finalizada la revisión general del avión en el sitio del accidente, se procedió a desarmarlo removiendo las alas y el motor; la aeronave fue trasladado a los hangares de Ilopango.

1.6.5 La muestra de aceite se envió a los laboratorios de la General de EQUIPOS, CAT, en fecha 11 de febrero 2020, y los resultados del laboratorio revelo que “El Hierro y Aluminio se Observan Altos”, donde el Hierro (Fe) da 58 ppm y el Aluminio (Al) da 58 ppm y lo enmarcan como “Critico”. Evidencia de material ferroso y aluminio en el aceite.

1.16.5 Se desarmo el motor con la asistencia técnica de un investigador de accidentes de ACSA (Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica), de Costa Rica y se encontró lo siguiente:

- a) Parte delantera del cigüeñal con un dobles., ocasionado por el impacto que tuvo con el troco de un árbol durante el aterrizaje. En la cual también se desprendió la hélice del motor, se rompió el volante del motor y la bancada o soporte del motor también se rompió.

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página 9 de 12	



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

- b) Se drenó el aceite del motor y se encontró en el tapón del cárter con sedimentos de aluminio, de igual manera se removió el filtro de aceite y se revisó el papel filtro, y se encontró con mucha sedimentación y partículas grandes de aluminio; haciendo evidente la existencia de un daño mayor en la parte interna del motor.
- c) Se removieron los magnetos marca Slick Champion Aerospace, modelo 4381, con número de serie: 16040582 del lado izquierdo y número de serie 16010826 del lado derecho; y se encontró el magneto izquierdo roto de su eje. Se notificó a la fábrica del magneto sobre lo encontrado.

**Nota:** Se envió reporte sobre la fractura del eje del magneto al fabricante del magneto.

- d) Se removió el cárter del motor y se encontró en el fondo una arandela de seguridad dañada (elongado) con P/N 73817 Lockplate, dos pernos de ¼ plg. STD-705 Bolts rotos y un pedazo de cartón. En el fondo del cárter el aceite estaba con mucho sedimentación y partículas de aluminio.
- e) Al remover la tapadera de la caja de accesorios, se encontró suelto de su eje el piñón que engrana con el magneto izquierdo y con exceso de desgaste de aluminio en la base del piñón, así como también agujeros elongados y con desgaste la base donde asientan los dos tornillos que sujetan el piñón.
- f) Los dientes del piñón del cigüeñal se encontraron con exceso de desgaste, que engranan con todo el conjunto de piñones que están localizados en la caja de accesorios.
- g) Con todo lo anteriormente encontrado se pudo identificar que la falla del paro del motor en vuelo, fue en la parte interna del motor, en la caja de accesorio y la falla se produjo en el sistema de engrane del magneto izquierdo.

**Nota:** Se envió a la fábrica del motor Lycoming un reporte sobre los daños encontrados con el propósito de lograr identificar la falla.

**1.17 Información orgánica y de dirección.**

1.17.1 La aeronave pertenece a una empresa con certificado de explotador escuela de aviación PANAL, para impartir instrucción de vuelo para pilotos.

1.17.2 La misma escuela posee un total de nueve aeronaves; de los cuales cuatro aeronaves tiene las mismas características de la aeronave accidentada.

**1.18 Información adicional**

1.18.1 El accidente fue reportado a la AAC en el mismo día y en la misma mañana que ocurrido.

1.18.2 De acuerdo a los libros técnico de la aeronave, al momento del accidente la aeronave registraba un total de 15,683.3 horas y 39 años desde su fabricación. El motor había sido overhualado en fecha 28 junio 2018, tenía un año y medio desde su ultimo overhaul y había acumulado un total de 1,226.3 hrs.

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página <b>10</b> de <b>12</b>	



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

1.18.3 Sobre la regulación de escuelas de aviación, del Apéndice 1 A al RAC-LPTA 1.055, Organizaciones de entrenamiento de vuelo para la obtención de licencias y habilitaciones de piloto (FTO's), numeral 26), literal f), *“La escuela de pilotos deberá reportar a la AAC las fallas, defectos, incidentes, accidentes y otros sucesos que tengan o pudieran tener efecto adverso sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo con lo establecido en la RAC 21.103”.*

1.18.4 Sobre la Ley Orgánica de Aviación Civil (LOAC), decreto No. 582, Artículo 106, *“Los propietarios u operadores de aeronaves civiles, tienen la obligación de dar aviso sobre cualquier accidente o incidente que sufran sus aeronaves, a la Autoridad de Aviación Civil, en el término de veinticuatro horas posteriores al mismo”.*

**1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces.**

Se realizó un análisis del aceite del motor para determinar partículas de metal, realizado por el laboratorio de la General de Equipos, CAT.

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página <b>11</b> de <b>12</b>	



**Declaracion Provisional del Accidente de la Aeronave YS 162PE**  
**Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes**  
**AAC de El Salvador**

## 2. INVESTIGACION

La investigación se ha centrado principalmente en los factores que llevaron a la pérdida de potencia del motor en el avión, con especial énfasis al factor causal de los daños encontrados en el engranaje de la caja de accesorios del motor y la rotura del eje de un magneto. Sobre el Informe de la fábrica del motor Lycoming no logra identificar las causas que originó el daño en el engrane.

## 3. PROXIMAS ACCIONES.

Ambos Slick magnetos están en la fábrica Champion para su evaluación de los daños, y a la fecha se está a la espera de recibir los resultados de su evaluación y análisis. El fabricante emitirá un informe, los cuales serán tomados en consideración para emitir el informe final del accidente.

<b>DECLARACION PROVISIONAL</b>	<b>Autoridad de Aviación Civil</b>
Fecha: 22 Diciembre 2020	<b>Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
Página <b>12</b> de <b>12</b>	