

MAUT-8.0-12-031



INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-23-14-DIACC

Aterrizaje forzoso en un campo no preparado ante falla/mal funcionamiento de planta motriz

SCF-PP

Quicksilver GT-500

Matrícula HJ320

26 de febrero de 2023

Chía, Cundinamarca-Colombia

ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación de Accidentes Aéreos – DIACC, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 al Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional, la legislación nacional vigente y el Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC 114.

De conformidad con los documentos señalados, *“El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”*.

Por lo tanto, el contenido de este Informe Preliminar no tiene el propósito de señalar culpa o responsabilidad y refleja el proceso de investigación que se adelanta, de manera independiente y sin perjuicio de cualquier otra índole de tipo legal, judicial o administrativa.

Este Informe Preliminar ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación. El contenido de este documento no debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

SINOPSIS

Aeronave:	Quicksilver GT-500
Fecha y hora del Accidente:	26 de febrero de 2023, 08:56 HL (13:56 UTC)
Lugar del Accidente:	Predios de Prado Viejo, Sector la Valvanera, Vereda Fonqueta, municipio de Chía, departamento de Cundinamarca.
Coordenadas:	N 04° 52' 16.6" W 74° 04' 14.5"
Número de ocupantes:	Uno (01)
Tipo de Operación:	Aviación Privada

1. RESEÑA DEL VUELO

El 26 de febrero de 2023, la aeronave monomotor ultraliviana Quicksilver GT-500 matrícula HJ320 fue programada por el Piloto para efectuar un vuelo, en condiciones visuales, VFR, desde el aeródromo Flaminio Suárez Camacho de Guaymaral (OACI: SKGY) del municipio de Chía, Cundinamarca a las zonas SKE24 y SKE25.

De acuerdo con el Plan de Vuelo, la hora prevista del despegue era las 07:00 HL con 2 dos ocupantes para proceder a las áreas de entrenamiento y mantener una altitud de 10.500 pies; un tiempo estimado en ruta de 02:00 horas, teniendo como alternos los aeródromos las Acacias (OACI: SKAI) y Mariquita (OACI: SKQU).

De acuerdo con información de tránsito aéreo, a las 07:41 HL, la aeronave despegó del aeródromo de Guaymaral (SKGY) por la pista 11 y posteriormente se estableció en la zona de entrenamiento SKE24 a las 07:54 HL.

A las 08:13 HL, la aeronave abandonó la zona SKE24 y se estableció a las 08:17HL en la SKE25. Posteriormente abandonó dicha zona y procedió al aeródromo de Guaymaral (SKGY) notificando el punto de notificación visual POLO a las 08:52 HL.

A las 08:55 HL, en fase de aproximación iniciando básico izquierdo para la pista 11 a la altura de Chía, el Piloto notificó al ATC declaratoria de emergencia por falla de motor informando que no alcanzaría a llegar al aeródromo, por lo cual procedería a buscar un campo disponible en el sector de Chía para aterrizar.

El ATC dio aviso inmediato al Servicio de Extinción de Incendios SEI, así como a otras dependencias y posteriormente a las 08:56 HL, el Piloto a través de una llamada telefónica, informó al ATC que se encontraba ileso logrando aterrizar en predios de la finca Chorro Prado Viejo, vereda Fonqueta, municipio de Chía.

El Piloto fue asistido por personal en tierra y posteriormente trasladado a un centro asistencial para su valoración. La aeronave sufrió daños sustanciales y no se originó incendio.

El accidente se produjo con luz de día y en condiciones meteorológicas VMC.



Fotografía No. 1 – Condición de la aeronave HJ320.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC) fue alertada de la ocurrencia del accidente, a las 09:05 HL, por parte del ATC.

De conformidad con las disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, RAC 114 y los protocolos de la DIACC, se inició la investigación del accidente. La DIACC designó 02 Investigadores quienes se desplazaron al sitio del suceso.

Siguiendo las disposiciones de Investigación de Accidentes Aéreos contenidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la DIACC realizó la Notificación del Accidente a la National Transportation Safety Board – NTSB de Estados Unidos de América como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave.

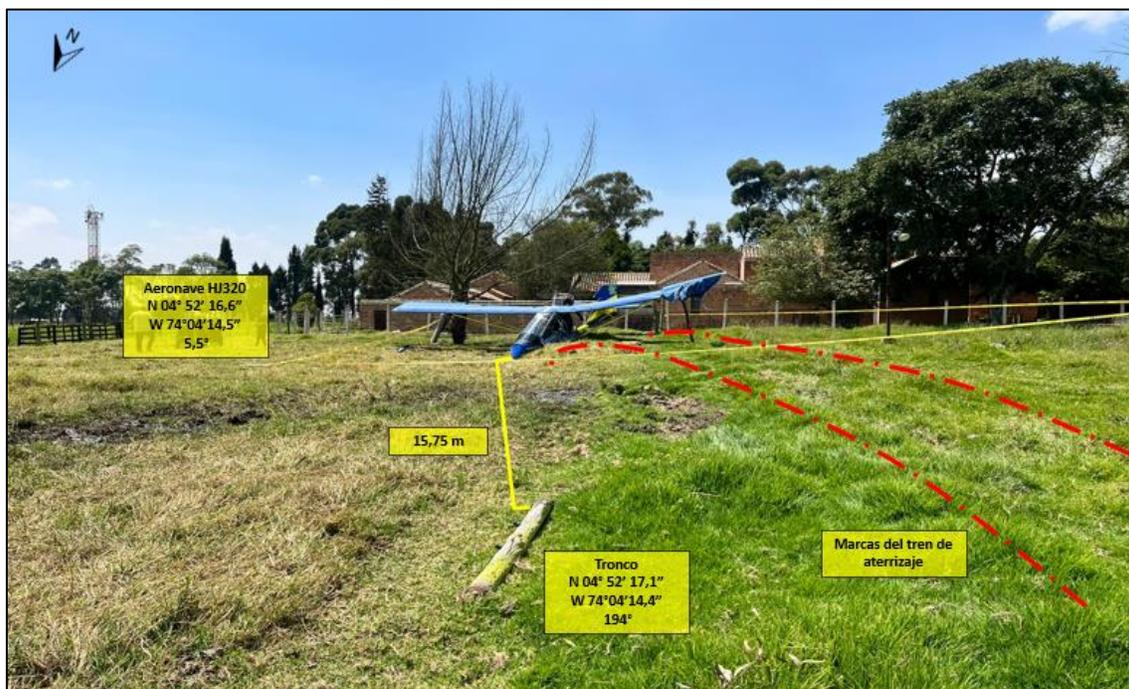
ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1 Inspección de campo

El sitio del accidente se ubicó en área rural del municipio de Chía, Cundinamarca, en el sector la Valvanera, vereda Fonqueta, en los predios de la finca Prado Viejo, en coordenadas N 04° 52' 16.6" - W 74° 04' 14.5", a una elevación de 8467 ft ASL, con rumbo final 005°. El predio presentaba ondulaciones, algunos semovientes y áreas semi pantanosas.

La inspección del lugar del accidente permitió determinar la dinámica de impacto de la aeronave. El impacto inicial ocurrió frontalmente con rumbo inicial de 194° con una actitud de bajo ángulo y baja velocidad. Durante su desplazamiento, la punta del plano izquierdo entró en contacto directo contra un tronco que hacía parte de una cerca de alambre, en las coordenadas N04°52'17,1" - W74°04'14,4", a 15,75 m de la posición final de la aeronave.



Fotografía No. 2 – Posición final de la aeronave HJ320.

Sobre el tronco se encontraron restos de pintura y partes de la entretela de la punta del plano izquierdo.

Debido al impacto del plano izquierdo con el tronco, la punta del plano se desgarró haciendo que a su vez el tronco sirviera como punto de pivote ocasionando que la aeronave realizara un giro por su lado izquierdo quedando en posición final 5,5° en las coordenadas N 04°52'16,6" W74°04'14,5".



Fotografía No. 3 – Marcas de la aeronave sobre el tronco de madera.

En la inspección detallada de los restos de la aeronave se encontró:

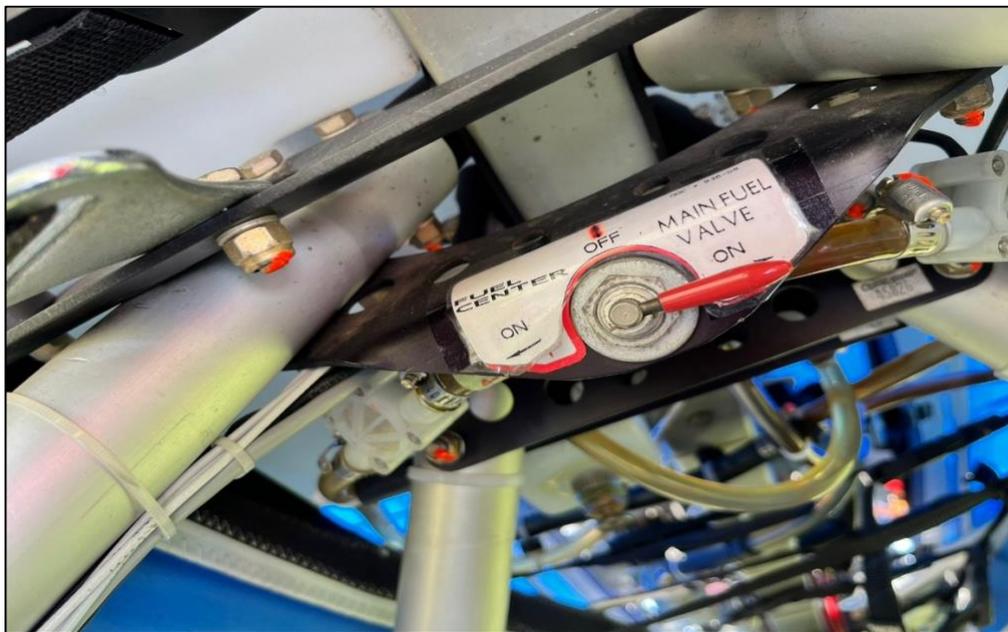
1. El plano derecho no presentó daños aparentes ni deformaciones como tampoco el soporte de plano; el alerón del plano derecho se encontró en una posición de 5° arriba, el flap derecho se encontró retraído.
2. El plano izquierdo presentó daños sustanciales afectándose la punta de plano desde el borde de ataque hasta el borde de salida. El soporte del plano sufrió una deformación estructural y se evidenció una fractura en su unión al fuselaje. En general el plano izquierdo presentó una asimetría en forma ascendente; el flap izquierdo se encontró extendido. Adicionalmente, se evidenció derrame de combustible en el plano izquierdo por lo cual se tuvo que colocar un tronco como soporte para evitar la continuidad del derrame.
3. La sección del empenaje no presentó daños considerables; se encontró un alambre de la cerca de seguridad enredado en la parte inferior del *rudder*, el cual aparentemente ayudó a la detención de la aeronave en su posición final. El elevador horizontal se encontró en posición *pitch down*. El estabilizador vertical se encontró con guiñada a la izquierda.
4. El motor Rotax 912, SN 6811375, no presentó daños como tampoco la hélice Warp Drive SN 15698, en la cual solo se evidenció una abolladura en el cono de la hélice.
5. El fuselaje sufrió una deformación en el cono de cola, además de una deformación plástica en la parte media; se evidenciaron múltiples fracturas en la parte baja delantera de la célula del fuselaje.

6. La sección de la cabina, en configuración biplaza/tándem no presentó deformación en su habitáculo. La palanca de potencia se encontró en posición abierta; y el panel de instrumentos presentó las siguientes indicaciones:

Velocímetro: 0 Kt,
Variómetro: 0 ft/min,
Altímetro: 8,500 ft, 3038 QNH,
Tacómetro: 0 rpm,
Horómetro: 431,
Flaps: 20°.

El pedal izquierdo se encontró adelante.

7. Se observó que la selectora de combustible presentaba tres posiciones, OFF, OPEN a tanques laterales y OPEN a tanque central; al hacer la revisión y drenaje de combustible en los tanques, se evidenció que el tanque izquierdo tenía 4 galones de 100LL, el tanque derecho 6 galones y que el tanque central se encontraba vacío.



Fotografía No. 4 – Selectora de combustible.

8. Se evidenció colapso en el tren de nariz ocasionando el desprendimiento completo de su rueda de la estructura principal, y deformación del rin en la parte lateral izquierda. Con respecto al tren principal: el tren derecho se encontró en su posición normal, mientras que el tren izquierdo presentó fractura y desprendimiento de la rueda izquierda.



Fotografía No. 5 – Estado general del tren de aterrizaje.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

- Verificación de la condición técnica de la aeronave.
- Evaluación de procedimientos operacionales y registros documentales.
- Pruebas de funcionamiento de la planta motriz y sistema de combustible.
- Entrevistas adicionales al Piloto.
- Verificación de operación del ultraliviano.

Información actualizada el 23 de marzo de 2023.



DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia