

Investigación: COL-15-42-GIA

Accidente

14 de Octubre de 2015 en el Cerro "Carisucio", Municipio de Yumbo, Valle del Cauca

Aeronave: Cessna 208, Matrícula: PR-MIC

Lesiones: Fatales (3)

La información aquí expuesta realizada por el Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) hace parte del Informe Preliminar de suceso aéreo que establece el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC 8. Esta es una Información Preliminar, sujeta a cambios, y puede contener errores. Cualquier error en este informe será corregido una vez se haya completado el Informe Final.

El día 14 de Octubre de 2015, siendo las 11:46HL (16:46UTC), la aeronave de tipo Cessna 208, de matrícula PR-MIC, colisionó contra terreno montañoso mientras se dirigía a efectuar sobrevuelo de exploración geofísica en el Departamento del Valle del Cauca. En el evento, los tres (3) ocupantes a bordo sufrieron lesiones mortales a consecuencia del impacto contra el terreno.

Condiciones meteorológicas de nubosidad baja prevalecían al momento del suceso. El vuelo programado consistía en realizar un vuelo de reconocimiento geofísico¹ bajo reglas de vuelo visuales VFR desde el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (SKCL) que presta sus servicios a la Ciudad de Santiago de Cali.

La aeronave realizó el despegue a las 11:39HL (16:39UTC) por la pista 01 y de inmediato inició viraje por la izquierda para dirigirse a la zona del Municipio de Dagua, Valle del Cauca, para iniciar las maniobras de reconocimiento geofísico. A las 11:44HL (16:44UTC), el Centro de Control Cali (ACC CLO) recibió llamado de la aeronave quien reportó encontrarse sobrevolando el Municipio de Yumbo, Valle del Cauca a 5600pies de altitud. Posterior a éste último reporte, no se volvió a tener contacto con la aeronave PR-MIC.

A las 12:25HL (17:25UTC) el Centro de Control Cali (ACC CLO) recibió llamado de personal de Búsqueda y Salvamento (SAR) quien informó que la aeronave PR-MIC se había accidentado en terreno montañoso entre los Municipios de Bitaco y La Cumbre (Valle del Cauca).

A las 15:02HL (20:02UTC), el personal de Búsqueda y Salvamento (SAR) arribó al sitio del suceso conocido como el Cerro "Carisucio", donde se confirmó la aeronave accidentada contra el terreno con sus tres (3) ocupantes de nacionalidad Brasileña fallecidos.

El Grupo de Investigación de Accidentes - GRIAA fue alertado a las 13:25HL (18:25UTC) por parte del ACC CLO. De inmediato se organizó el desplazamiento de dos (2) investigadores al sitio del accidente. El acceso al sitio del accidente solo pudo realizarse por vía terrestre ya que las condiciones meteorológicas de nubosidad baja prevalecían los días posteriores al accidente. La zona correspondía a un terreno montañoso de gran inclinación (60° aproximadamente) con presencia de densa y espesa vegetación.

La aeronave fue localizada a 6773ft de elevación en coordenadas N03°36'45.6" / W076°33'34.0". El fuselaje yacía parcialmente íntegro en su estructura con visible separación de ambos planos y gran deformación de la parte frontal a consecuencia del impacto contra el terreno. La aeronave impactó el terreno montañoso con un rumbo aproximado de 290° en actitud de ascenso y alta velocidad. Durante la interacción contra el terreno, ambos planos y parte baja del fuselaje (habitáculo de carga y trenes principales) fueron arrancados a consecuencia del impacto contra el terreno y vegetación circundante.

Gran parte de los restos desprendidos, se encontraron en la parte baja de la ladera montañoso. La planta motriz fue encontrada parcialmente unida al fuselaje con visibles golpes, roturas por el impacto y ausencia de la sección de caja de reducción. La sección de la hélice se encontró a 2.7mts a la izquierda de la posición final de la aeronave unida a la sección de caja de reducción con una de sus palas unida al núcleo de la hélice con evidencias de deformación en su cuerpo. Dos (2) de sus palas se encontraban ausentes del núcleo de la hélice; una de ellas se encontró cuesta arriba a 3mts de la posición final de la aeronave con visible deformación de la mitad de la sección de la pala hacia la punta. La pala faltante no fue localizada por el personal de investigadores al igual que algunas pertenencias de los ocupantes, probablemente, en razón a que algunos elementos fueron manipulados y sustraídos de la escena por personal ajeno al accidente, los cuales hicieron presencia en los momentos inmediatamente posteriores al mismo antes de que las autoridades arribaran al sitio para asegurar la escena.

¹ Levantamiento digital aerotransportado de Espectrometría Gamma y Magnometría de alta sensibilidad.

Durante la inspección de campo se efectuó la custodia de varios dispositivos de levantamiento geofísico para establecer la viabilidad de obtención de alguna información de vuelo previa al accidente. Así mismo, fue obtenida documentación a bordo de la aeronave y un dispositivo de posicionamiento global (GPS) el cual fue inspeccionado para recuperar la última información de vuelo.

En la descarga de información del GPS a bordo se obtuvieron 54 trazas de vuelo que proporcionaron fecha, hora, altitud, velocidad, y coordenadas geográficas. La última traza registrada, ubicada a 7.8NM, del sitio del accidente, fue a las 11:42:24HL (16:42:24UTC) a una altitud de 4787ft a 132nudos de velocidad en coordenadas N03°33'54.7"W076°25'54.8".

Dentro del proceso investigativo, fueron también obtenidas las últimas trazas Radar registradas por la aeronave PR-MIC. Un total, siete (7) trazas Radar mostraron como la aeronave posterior al despegue, realizó un viraje por la izquierda para dirigirse a la zona del Municipio de Dagua. La última traza registrada, ubicada a 2.3NM del sitio del accidente, fue a las 11:45HL (16:45UTC), con rumbo 240°, a una altitud de 5800ft con 135nudos de velocidad en coordenadas N03°36'04"W076°31'21".

La investigación actualmente se encuentra adelantando el proceso de obtención documental y preparación de inspecciones adicionales de la planta motriz y hélice. Al momento de emisión del presente informe preliminar, de acuerdo a protocolos de Anexo 13 de OACI, fue notificada la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA de Brasil como Estado de Matrícula de la aeronave, la National Transportation Safety Board – NTSB de Estados Unidos de América como Estado de fabricación de la aeronave y la Transportation Safety Board – TSB de Canadá como Estado de fabricación del motor. Dichos Estados asignaron sus Representantes Acreditados que participarán el proceso investigativo que se adelanta.

Información actualizada el día 10 de Noviembre de 2015, 18:35HL (23:35UTC).



*Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes
Av. Eldorado No. 103 – 23, OFC 203 - CEA
investigacion.accide@aerocivil.gov.co
Tel. +57 1 2962035
Tel. +57 3175171162 (24Hrs)
Bogotá D.C - Colombia*

Teniente Coronel GUSTAVO ADOLFO IRIARTE NAVAS
*Jefe Grupo Investigación de Accidentes
Aeronáutica Civil de Colombia*