

Investigación: COL-15-23-GIA

Accidente

13 de Junio de 2015 en la Comunidad Indígena Buenos Aires, en inmediaciones de la Ciudad de Mitú

Aeronave: Cessna TU206G, Matrícula: HK2372

Lesiones: Mortales

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 d 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 13 de Junio de 2015, la aeronave de matrícula HK2372 operada por la empresa Aerolíneas Llaneras LTDA fue contratada por La Secretaría de Salud Departamental de Mitú (coordinación de Salud Pública) para efectuar un vuelo de transporte aéreo no regular de pasajeros desde el aeropuerto Fabio Alberto León Bentley (SKMU) de la ciudad de Mitú hacia la pista de la comunidad indígena Buenos Aires ubicada en inmediaciones de Mitú a una distancia de 87 millas náuticas y un rumbo de 240°, con un piloto y dos pasajeros a bordo.

A las 16:30 UTC (11:30HL) el HK2372 despegó con rumbo hacia la pista Buenos Aires. Con base en las declaraciones del piloto, al llegar a la comunidad tuvo que realizar tres sobrevuelos sobre el área para poder aterrizar, dado que las condiciones meteorológicas reinantes en la zona eran de lluvia.

Una vez ubicada la pista realizó el aterrizaje por la cabecera 24 sin novedad. Allí procedió a parquear la aeronave e inició con el procedimiento para apagada de motor; cuando inadvertidamente observó hacia el lado del plano derecho la presencia de una persona (Mujer asignada en comisión médica a la comunidad) que se acercó ligeramente hacia la aeronave. En el momento de apagada del motor, se escuchó un impacto y al desembarcar la aeronave se encontró que la persona que se había aproximado a la aeronave había sido impactada por la hélice del avión, causándole lesiones mortales. El accidente se configuró a las 17:30 UTC (12:30 HL) en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

Ocurrido el accidente, el Inspector de la comunidad indígena Buenos Aires se comunicó por radiofonía¹ con el Hospital San Antonio de Mitú informando del evento. Así mismo, el Subdirector del hospital informó a la torre de control del SKMU que el HK2372 había tenido un accidente con la hélice dejando a una persona muerta. De inmediato se coordinó el traslado de la aeronave de matrícula HK4228 a la comunidad Buenos Aires con el fin de prestar apoyo al HK2372.

La cobertura radial de los sistemas de comunicación de la torre de control de Mitú, tienen un alcance hasta de 50 millas náuticas, motivo por el cual la torre de control no tuvo la información directa del evento ya que la pista Buenos Aires se encuentra ubicada a 87 millas náuticas con rumbo (SW)² desde Mitú, en coordenadas N00°01'13" W071°00'27".

A las 21:41 UTC (14:41 HL) regresó el HK4228 al SKMU con el piloto involucrado en el evento y con el cadáver de la persona, quienes eran esperados por personal de Policía SIJIN para realizar el respectivo trámite judicial.

El Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) fue notificado del accidente el mismo día del evento y de inmediato el GRIAA dio inició a la Fase de Notificación y alistamiento, designando un investigador quien se desplazó hacia la ciudad de Mitú con el fin de poder obtener evidencias y efectuar un análisis de lo sucedido.

El investigador designado para la investigación se entrevistó con las personas que conformaban la comisión médica que acompañaba a la persona fallecida obteniendo datos importantes; de igual manera se entrevistó con el Inspector de la comunidad indígena Buenos Aires quien entregó un informe dirigido al GRIAA con la información pertinente del evento y declaraciones de testigos, así mismo suministró evidencias fotográficas y filmicas de la escena del accidente.

La investigación se encuentra en proceso de obtención de evidencias y revisión documental. Al momento de emisión del presente informe preliminar se notificó a la National Transportation Safety Board (NTSB). Información actualizada el día 25 de Junio de 2015, 20:00UTC (15:00 HL).

Se emitieron tres (3) recomendaciones de carácter inmediato relacionadas con la obligación de mantener los aeródromos no controlados dentro de los límites de seguridad y de servicio, con la identificación de los peligros

¹ Radiofonía: Medio de comunicación que se basa en el envío de señales de audio a través de ondas de radio, si bien el término se usa también para otras formas de envío de audio a distancia como la radio por Internet.

² SW: Rumbo Sur Wisky

en las pistas y plataformas de dichos aeródromos y con el breafing de seguridad que deben recibir los pasajeros antes de cada vuelo.



Ubicación pista Buenos Aires con respecto al aeropuerto SKMU



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