

2024-10-28

Globos sin supervisión, autoridad omisa: origen de la tragedia en Teotihuacán

Autor: Aldo Munguía

Género: Nota Informativa

<https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2024/10/28/globos-sin-regulacion-causa-de-la-tragedia-ocurrida-en-teotihuacan/>

La mañana del 1 de abril del 2023, el globo aerostático de la marca Kubicék con matrícula eslovena S5-OLR se incendió mientras intentaba aterrizar tras un paseo panorámico en la zona de las pirámides de Teotihuacán, y ocasionó la muerte de José Nolasco y Viridiana Becerril, padres de Regina, la adolescente que sobrevivió al accidente junto al piloto de la aeronave.

El informe final del accidente fatal, en poder de El Financiero, revela una serie de irregularidades documentadas que implican la entrada inexplicable y sin registro del aparato por alguna de las aduanas mexicanas desde Eslovenia -país en el que fue matriculado y operó antes de entrar a México-; la licencia vencida del piloto del aerostato, que operó más de 6 años sin contar con los permisos necesarios; el uso de tanques de gas similares a los de uso doméstico para el suministro de combustible al globo aerostático y la presencia ilegal de negocios de viajes en globo que operan sin permisos, regulación ni vigilancia.

Todo bajo el amparo de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), las autoridades municipales y estatales que, según el informe de 184 páginas, fueron omisas en sus funciones y corresponsables de la muerte de dos personas.

Los resultados de la investigación final de la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación consigan como causa probable del accidente la "desviación a la reglamentación, mantenimiento y capacitación durante la operación comercial de un globo aerostático no autorizado ni certificado en instalaciones no reguladas", destaca.

En el momento del accidente, la AFAC no contaba con una regulación específica para globos aerostáticos, ni realizaba tareas específicas de vigilancia periódica a los propietarios de globos en las zonas turísticas en donde se ofrecen este tipo de experiencias.

El origen de la aeronave

La envolvente del globo aerostático fue fabricada en la República Checa en 2006, país en donde no operó ni obtuvo ningún permiso de aeronavegabilidad. Un año después, el artefacto fue vendido a la empresa eslovena NLP Propia, con sede en Liubliana, la capital de dicho país europeo. Allí, el globo tuvo los permisos para volar durante al menos 7 años y la empresa eslovena usó la envolvente checa, es decir, la cobertura de tela de la aeronave y otros elementos de otros fabricantes, como la canastilla, quemadores, entre otros elementos que no representan infracciones a las regulaciones europeas, consigna el informe del accidente.

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad en Eslovenia venció en 2014 y, un par de años después, el artefacto fue dado de baja. Más tarde, en 2018, la empresa propietaria del globo quebró y cerró sus operaciones.

Desde ese momento, ni las autoridades de aviación civil checas ni las eslovenas supieron el destino del globo, y negaron saber que el aerostato había sido vendido para ser introducido en México.

No obstante, las autoridades de ese país europeo aseguraron que "a su entendimiento, los nuevos dueños deberían haber obtenido todos los documentos necesarios en México, antes de cualquier vuelo".

Esto no sucedió. El documento de la indagatoria precisa que no se pudo saber la fecha ni la aduana por la que el globo ingresó al país.

La autoridad omisa

Después del accidente, los investigadores encontraron que el globo aerostático no tenía matrícula mexicana, registro aeronáutico ni alguna autorización de la AFAC para volar en México; además, se halló que la envolvente del aparato tenía "reparaciones con telas y costuras fuera del manual de fabricación". Incluso, meses antes del accidente, la Federación de Globos Aerostáticos de Teotihuacán (FEGAT) realizó denuncias en las oficinas centrales de la AFAC, en donde informaron que había operadores independientes, sin los permisos y condiciones necesarias para realizar vuelos seguros con los aerostatos.

La investigación desconoce las acciones que se realizaron por la AFAC para atender las denuncias: "solo se supo que la comandancia del AIFA realizó inspecciones en la zona arqueológica de Teotihuacán para atender las denuncias antes mencionadas, meses previas a que ocurriera el accidente".

Sin embargo, investigadores señalan que uno de los factores que contribuyeron al accidente fue la falta de seguimiento a denuncias de seguridad de vuelos en Teotihuacán.

Además, el globo contaba con tres tanques de combustible. Solo uno, que databa de 1980 y que no tenía señales de revisión, era de uso aéreo; los otros dos no contaban con certificación para ser usados en globos aerostáticos y se refirió que los tanques son similares a los de gas licuado de petróleo de uso doméstico.

La dinámica del accidente

El accidente sucedió cuando, después de 40 minutos de vuelo en las inmediaciones de la zona arqueológica de Teotihuacán, el aerostato aterrizó bruscamente. En ese momento, uno de los tanques salió disparado dado que los soportes que le conectaban con el resto del globo se rompieron. Ello ocasionó que el globo se elevara rápidamente y la canastilla comenzara a quemarse. Aún cuando el aparato estaba a una altura baja, el piloto de la aeronave saltó fuera de la canastilla, seguido, a unos metros más de altura, de la pasajera de menor edad, Regina. Ambos sobrevivieron.

En ese momento, el incendio estaba fuera de control. El globo se elevó aún más. Una segunda pasajera, Viridiana, saltó también, pero al impactarse contra el terreno se produjo lesiones fatales. El tercer pasajero, José, permaneció en el globo hasta que la canastilla quedó completamente incinerada. Murió a causa de las quemaduras y del impacto con el terreno.

El informe del accidente agrega, además, que el globo no tenía equipo de emergencias, y que el piloto no estaba capacitado para actuar frente a un incidente como el descrito.

En abril de 2024, la Fiscalía del Estado de México anunció la detención del piloto Emmanuel Irving 'N', el piloto del aerostato.

"El piloto jamás intentó atender la emergencia", agrega el reporte.