

ANEXO K

**ENTREVISTAS TRIPULANTES Y
PASAJEROS ET-659**

TTE. PEDRO NAVARRO BLAYA

Comandante de Aeronave del Helicóptero. Llevaba comunicaciones y navegación. Sentado a la izquierda.

Cuéntame lo que paso desde 15 segundos antes hasta que tenéis el accidente.

Íbamos como siempre. Entre 30 y 50 pies. Íbamos por el lado derecho de la carretera, detrás y a la izquierda de los otros. 15 ó 20 segundos antes nos llama el Capitán y nos pregunta "¿Cómo vais?". Le contesto que bien. Veo que entran en la vaguada y antes de descrestar nosotros veo humo negro. ~~Gregorio dice que les han dado y hacemos un flare y un flare a la izquierda muy raro~~ Empieza a sonar el audio por bajas y le digo al Sgto 1º "¡mío!". Comienzo a tirar del paso y el saca el tren. Tomamos con relativa suavidad. Las roturas son en tierra porque las palas comenzaron a chocar con las paredes y todo vibraba. No llegaba a las palancas y el mecánico tira de la corta-todo. Salimos por si explosionaba y desplegamos en la cota.

¿Viste algo extraño antes del humo negro?

No. ~~Quando el Sgto. 1º me dijo que les habían dado~~ y pensé que era un incendio en la zona. ~~Al descrestar vi un fogonazo.~~

¿Qué viento llevabais?

10 kts de viento cola.

¿Notaste algún impacto sobre el puro de cola antes de perder vueltas?

No.

¿Llegaste al tope elástico del colectivo?

Si. Seguro.

¿El otro aparato llevaba el tren fuera?

No me fije.

¿Cuándo salió el Sdo. Gallardo estaban las palas paradas?

No.

SGTO 1º GREGORIO PEÑAFIEL

Pilotaba el Helicóptero. Sentado a la derecha.

Cuéntame lo que paso desde 15 segundos antes hasta que tenéis el accidente.

Nuestro helicóptero se encontraba a unos 500 mts. a la izquierda del otro. Volébamos como siempre, íbamos por una vaguada en ascenso. El Cap. Guitard nos llama por radio y nos pregunta "¿cómo vais?", el Tte. Navarro le contesta "Bien". Realizamos un viraje a izquierdas y 500 mts. antes de descrestar vemos humo negro por encima de la divisoria. ~~Gree que les han dado con algo e inicio un frenado~~, íbamos a unos 100 kts y 15,5 de paso, para no sobre pasar la divisoria pero no logro pararlo y pasamos al otro lado, piso pedal izquierdo y comienza a sonar el audio por bajas, le digo al teniente "tuyo", el Teniente toma el mando del el helicóptero y comenzamos a descender lentamente mientras saco el tren de aterrizaje. Las palas comienzan a tocar con todo, intento cortar los motores, pero no llego, todo vibra muchísimo, me sujeto el casco con la mano derecha porque se me estaba saliendo, al final consigo cortar el motor 1 y el mecánico tira de la palanca corta-todo parando el motor dos. Veo a Gallardo que sale cuando el rotor todavía se mueve y el Tte. aplica el freno. El panel se cae. Nos soltamos y salimos corriendo por miedo a una explosión. ~~Al salir oigo disparos desde la zona del helicóptero accidentado y los soldados de la BRILAT responden al fuego. Me bajo al helicóptero como mi armamento y activo la radiobaliza, despliego a los tiradores. Así fue todo.~~

¿Viste algo extraño antes del humo negro?

No.

¿Qué viento llevabais?

En cola, tampoco mucho.

¿Notaste algún impacto sobre el puro de cola antes de perder vueltas?

Que va, todo iba bien.

¿Paraste por completo el motor o lo dejaste en reducción rápida?

No me acuerdo, pero Pérez tiro de la corta-todo enseguida. Ni el Tte. ni yo llegábamos a las palancas.

¿El otro aparato llevaba el tren fuera?

Si. Juan solía volar con el dentro pero el Capitán no. Hoy lo llevaban fuera.

¿Se te soltó el casco?

Si, los corchetes estos no valen para nada.

¿Estas seguro que la radiobaliza no se activó?

Ni idea. Tenia la barrita esa puesta, no sonaba. Puse la palanca en ON.

SDO. JULIO PÉREZ GARCÍA

Mecánico del Helicóptero. Sentado en el centro de la cabina.

Cuéntame lo que paso desde 15 segundos antes hasta que tenéis el accidente.

Íbamos detrás y a la izquierda. Antes de descrestar veo humo negro y una bola de fuego que sube hacia el cielo. Iríamos a unos 100 kts. y el Sgto 1º empezó a hacer un Flare para no sobre pasar las montañas. El helicóptero empieza a caerse. Los pilotos no podían tirar de las palancas así que tire de la corta-todo del Tte.

¿Viste algo extraño antes del humo negro?

No.

¿Qué viento llevabais?

En cola. Unos 10 kts.

¿Notaste algún impacto sobre el puro de cola antes de perder vueltas?

No.

¿El otro aparato llevaba el tren fuera?

No se.

SDO. AGUSTÍN GALLARDO GONZÁLEZ

Tirador izquierdo.

Cuéntame lo que paso desde 15 segundos antes hasta que tenéis el accidente.

Yo iba en el lado izquierdo. El vuelo era como siempre, como siempre. Escuché al Sgto 1º decir que había humo y que el otro aparato se había estrellado. El helicóptero se empina mucho hacia arriba y veo el humo del otro helicóptero. Todo empieza a vibrar y me doy con el casco en el techo. Me desenganché del arnés y Sali del helicóptero diciendo al resto que saliesen con cuidado. Subimos y desplegamos. ~~Dispararon los de la BRILAT. Salio gente de la casa.~~

¿Viste algo extraño antes del humo negro?

No.

¿Notaste algún impacto sobre el puro de cola antes de caer?

No. Pasó muy cerca de la pared, pero ya donde nos caímos. Le gritábamos a los pilotos "el puro, el puro".

¿El otro aparato llevaba el tren fuera?

No se.

¿Cuándo saliste del helicóptero estaban las palas paradas?

Si claro, si no me podían cortar la cabeza.

¿Dónde esta la casa de donde salía la gente?

Al lado del pueblo pero fuera.

SDO. JOSÉ TEJERO ALCON

Tirador derecho.

Cuéntame lo que paso desde 15 segundos antes hasta que tenéis el accidente.

El vuelo ha sido como siempre. Oí al Sgto 1º gritar "les han dado" y el helicóptero empezó a subir, vi el humo. El helicóptero comenzó a caer, casi me caigo yo fuera, todo empezó a moverse mucho. Salimos y desplegamos. ~~Nada más salir escuché disparos.~~

¿Viste algo extraño antes del humo negro?

No, solo me sorprendió que no había nadie en los tejados ni en las calles del pueblo. Siempre que volamos por algún pueblo, siempre sale la gente, los niños a vernos.

¿Notaste algún impacto sobre el puro de cola antes de perder vueltas?

No. Solo cuando ya estábamos en el suelo.

¿El otro aparato llevaba el tren fuera?

No me fije.

ASUNTO: DECLARACIÓN DEL CAPITÁN DON JOSÉ ANTONIO GONZÁLEZ BURGOS CON D.N.I. N° 30.197.332 B, ANTE EL COMANDANTE JEFE DEL EQUIPO INVESTIGADOR DE LA CITAAM POR EL SINIESTRO DE DOS HU-21 DE ASPUHEL III EN AFGANISTÁN

El Capitán arriba consignado tras ser exhortado a ser veraz en sus manifestaciones y responder a las generales de la ley, dijo estar destinado en el Batallón de Helicópteros de Maniobra BHELMA IV de El Copero, y en Afganistán como Jefe de la Unidad de Mantenimiento de ASPUHEL III.

PREGUNTADO para que declare cuál es su función y responsabilidades en la Unidad ASPUHEL III

DIJO él es el Jefe de todo el área de mantenimiento, teniendo a su cargo al personal de Control de Producción, Control de Calidad, Aviónica, Almacén de Abastecimiento. También añadió que todo el personal especialista responsable del área de control de producción son, a la vez, mecánicos tripulantes de vuelo.

PREGUNTADO para que manifieste cuál es su experiencia en el modelo de helicóptero HU-21 y cuanto tiempo lleva destinado en su Unidad

DIJO que lleva destinado desde 1.993 en la Unidad BHELMA IV de mantenimiento orgánico, habiendo sido responsable de diversas áreas, como Jefe de Almacén, de Control de Producción y Control de Calidad, siempre relativo a este modelo de helicóptero.

PREGUNTADO para que manifieste que tipo de revisiones programadas se llevan a cabo en ZO y si se toma algún tipo de medida extraordinaria por el ambiente de contaminación por polvo y las temperaturas extremas

DIJO que se llevan a cabo las mismas revisiones que en TN y marcadas por el Manual Técnico de Mantenimiento Programado de la casa constructora, tanto aquellas por cumplimiento por horas de vuelo como por calendario. En concreto se realizan revisiones anteriores al primer vuelo del día (pre-vuelo) y posteriores al último vuelo del día (post-vuelo), además de las revisiones mensuales (lavado de motores) y de tres y seis meses, a parte de las correspondientes al cumplimiento de 25, 50 y 100 horas de vuelo. Concretamente el lavado de motores se realiza dos veces al mes en vez de mensualmente como prevención por la contaminación por polvo en el ambiente

PREGUNTADO en concreto sobre el helicóptero ET-657, para que manifieste si se ha detectado algún problema o avería reseñable durante el tiempo en que él ha estado como responsable del área de mantenimiento en ZO

DIJO que días antes se observó y reparó una avería por encendido de la luz FILT (filtro de combustible) después de un vuelo habiendo ~~repostado en el PRT de Ghaghbazan~~, realizándose al día siguiente una prueba en vuelo de 0.5 horas de duración para comprobar que la anomalía se había resuelto. También recuerda un rezume de aceite en estático dentro de tolerancia por un muñón de pala del rotor

principal así como un fallo en la luz de maniobra con el tren de aterrizaje dentro. Se adjunta fotocopia de las últimas labores de mantenimiento efectuadas registradas en la hoja formato M-1 de este helicóptero (dos últimas hojas)

PREGUNTADO para que manifieste si el número de averías detectadas en los tres HU-21L desplegados en ZO corresponden a una media normal, según su experiencia en TN

DIJO que si

PREGUNTADO para que manifieste su opinión sobre las condiciones en que se desarrollan las labores de mantenimiento en la FSB de Herat

DIJO que a pesar de que está próxima la instalación de un hangar y que las condiciones de trabajo son duras por realizar las labores de mantenimiento con altas temperaturas y con viento, el hecho de estar 24 horas al día dedicados a la atención de los helicópteros supone que se realiza un seguimiento permanente ante posibles averías

PREGUNTADO para que manifieste su opinión sobre la fiabilidad de este tipo de helicópteros, según su experiencia

DIJO considera que es un tipo de helicóptero bastante fiable, aunque requiere una considerable carga de trabajo para mantenimiento

PREGUNTADO para que manifieste cada cuánto se revisa el estado de la transmisión al rotor de cola, motores y otros componentes de importancia y quién la realiza

DIJO que en concreto, respecto al rotor de cola, transmisión y motores, se revisan diariamente en cada revisión pre-vuelo y post-vuelo, y además de las inspecciones más a fondo que se realizan según manda el fabricante cada 25, 50 y 100 horas de vuelo. Todas estas inspecciones son realizadas por los mecánicos tripulantes, siendo inspeccionadas, en su caso, por los suboficiales Inspectores Técnicos

PREGUNTADO para que manifieste quién fue el encargado de realizar la inspección pre-vuelo ET-657 el día 16.08.05

DIJO que fue el mecánico asignado para esa misión, Sgto. Joga

PREGUNTADO para que manifieste su opinión sobre la experiencia del Sgto. Joga como mecánico de vuelo

DIJO que era el único que procedía de una Unidad distinta al BHELMA IV, pero que durante estos meses le notó plenamente integrado en la Unidad ASPUHEL III, y que el hecho de que ya siendo personal de tropa estuviera dedicado a labores de mantenimiento y a sus horas de vuelo le considera como personal experto, como ha sido manifestado por los responsables del área de Control de Calidad

PREGUNTADO para que manifieste si quiere declarar algo más

DIJO que no

En este acto se da por terminada la declaración, en Herat, a 6 de septiembre de 2005.

ASUNTO: DECLARACIÓN DEL RESTO DEL PERSONAL INTEGRANTE DE LA SECCIÓN QUE VIAJABA EN EL SEGUNDO HELICÓPTERO ANTE EL COMANDANTE JEFE DEL EQUIPO INVESTIGADOR DE LA CITAAM POR EL SINIESTRO DE DOS HU-21 DE ASPUHEL III EN AFGANISTÁN

El Personal abajo consignado tras, ser exhortado a ser veraz en sus manifestaciones y responder a las generales de la ley, dijo estar destinado en el Regimiento de Infantería Ligera Aerotransportable Isabel La Católica nº 29 de Pontevedra, y en Afganistán en la 1ª Compañía del Grupo Ligero Aerotransportable "San Quintín".

Cbo 1º. Aitor Beiro Beiro con D.N.I. nº 78.789.651-T
Cbo. Sergio Arcos Cordero con D.N.I. nº 48.490.883-Y
Cbo. Gonzalo Lemus Iglesias con D.N.I. nº 79.312.432-Z
Sdo. Salvador Álvarez Fernández con D.N.I. nº 71.527.391-J
Sdo. Pedro Miguel López Herrero con D.N.I. nº 44.079.109-T
Sdo. David Vieitez Echavarrí con D.N.I. nº 44.495.932-V
Sdo. Roberto Alfonso López con D.N.I. nº 53.119.693-C
Sdo. Gustavo Gómez Besada con D.N.I. nº 77.404.369-P

PREGUNTADOS en términos generales acerca del vuelo del día del accidente

DIJERON ~~que el vuelo fue más bajo de lo habitual, con virajes más pronunciados.~~ Que en realidad era la primera vez que volaban en este TO. Que en general todos se sentían sorprendidos por el tipo de vuelo de esa mañana. Que el vuelo se realizó en formación abierta, con aproximadamente 300 m de separación entre ambos helicópteros. Todos coincidieron en señalar que momentos antes del accidente el helicóptero elevó el morro de manera apreciable girando hacia la izquierda, en cuyo momento pudieron apreciar el humo e incendio, no pensando inicialmente que pudiera tratarse del primer helicóptero. Del momento del impacto, recuerdan que el helicóptero descendió hasta que se notó un impacto en la zona trasera y posteriormente golpeó en los lados de la vaguada hasta quedar finalmente encajonado. Recuerdan que su Capitán les recomendó agarrarse fuertemente y que una vez parado el helicóptero les ordenó permanecer dentro hasta que se parasen las palas, momento en el cual salieron dispuestos a dar seguridad a la zona del accidente.

En este acto se da por terminada la declaración, en Herat, a 2 de septiembre de 2005.

* ¿por RIBGOS DE ALLENAZA? *fu duda.*

ASUNTO: DECLARACIÓN DEL CAPITÁN DON FRANCISCO MARTÍN RODRÍGUEZ CON D.N.I. Nº 7.976.231, ANTE EL COMANDANTE JEFE DEL EQUIPO INVESTIGADOR DE LA CITAAM POR EL SINIESTRO DE DOS HU-21 DE ASPUHEL III EN AFGANISTÁN

El Capitán arriba consignado tras ser exhortado a ser veraz en sus manifestaciones y responder a las generales de la ley, dijo estar destinado en el Regimiento Isabel La Católica nº 29 de Pontevedra, y en Afganistán como Jefe de la 1ª Compañía del Grupo Táctico Aerotransportable "San Quintín".

PREGUNTADO para que manifieste que misión estaban desarrollando

DIJO que era un ejercicio ordenado por el Centro de Coordinación Regional (RAC) del Área Oeste, dentro de la preparación del Batallón ~~de Refuerzo para las elecciones en Afganistán~~, con intención de alcanzar la capacidad operativa plena (FOC).

El ejercicio se iba a desarrollar los días 15 y 16, siendo la misión del primer día rodear la ciudad de Shindand, y el segundo estar en la Base de Apoyo Avanzada (FSB) de Herat preparados para realizar una Operación Aeromóvil (OAM) sobre el aeropuerto de Shindand. ~~La misión concreta era dar protección al puesto de mando avanzado que se encontraba en la torre de control del aeropuerto de Shindand.~~ Que en la primera rotación se pretendía movilizar a una sección (25 personas), aunque por limitaciones de las aeronaves solo había capacidad de transporte de 24 (12 en cada helicóptero). En la segunda rotación se transportarían a otras 24 personas.

PREGUNTADO si realizó alguna reunión previa al vuelo y si se comentaron medidas de seguridad

DIJO que al ser una Unidad Aerotransportable ya están entrenados en este tipo de procedimientos, pero que aun así se solicitó hacer unas prácticas de embarque / desembarque previas al vuelo, lo que finalmente, aunque no se autorizó de manera oficial terminó cumplimentándose en la plataforma del helicóptero mientras esperaban a que se lanzara la misión. Se dieron instrucciones de cómo reaccionar en caso de accidente, dando protección a la zona del helicóptero y extremando las precauciones debido a la gran presencia de minas en este teatro de operaciones (TO).

PREGUNTADO para que manifieste cómo iban sentados, si llevaban cinturón puesto, casco, gafas, etc.

DIJO que todos entraron con casco y barbuquejo puestos, con gafas de ventisca a discreción y que, aunque él pensaba que todos viajaban atados con el cinturón de seguridad, posteriormente supo que uno de sus hombres no lo tenía puesto.

PREGUNTADO para que manifieste qué sensaciones tuvo antes del accidente, en el tránsito desde el aeropuerto de HERAT (sensaciones de altura, velocidad, movimientos debidos al viento, tipos de virajes, si se veía al otro helicóptero, etc)

DIJO que su asiento era el primero de la derecha, y su posición mirando hacia atrás. Añadió que ya había tenido una experiencia previa de vuelos en el mismo tipo de

helicópteros en este TO durante la fase de reconocimiento previo (que duró 10 días), en la que se realizaron diversos vuelos a las PRT,s de la zona. Manifestó que la sensación general en esta ocasión no fue muy distinta a las experiencias anteriores, definiéndola como un vuelo táctico muy bajo, adaptándose al terreno. Igualmente ~~manifestó que hasta el momento del accidente el vuelo resultó sin ninguna novedad reseñable.~~

PREGUNTADO si vio algo extraño durante el vuelo

DIJO que no

PREGUNTADO para que manifieste qué maniobra realizó el piloto cuando vio el humo del otro helicóptero

DIJO que lo primero que notó fue una subida brusca del morro y pérdida de velocidad a la vez que realizaba un pequeño giro hacia la izquierda, de tal manera que le permitió ver lo que pensó era el incendio de unos campos. Se notó que el helicóptero perdió bruscamente la velocidad, cayendo suavemente siempre con el morro alto hasta que se notó un golpe en la parte de cola, impactando posteriormente con muchos golpes bruscos en la ladera hasta que finalmente quedó parado. Después del primer impacto ordenó a sus hombres agarrarse fuertemente.

PREGUNTADO para que manifieste qué pasó a partir del momento en que el helicóptero donde viajaba se estrelló

DIJO que una vez en el suelo sintió como caía sobre él un fluido que supone se trataba de combustible del helicóptero, que se esperó a que las palas estuvieran paradas saliendo posteriormente cada uno por su lado ayudando incluso al tirador de su lado que se encontraba aturdido por el impacto. Su temor inicial fue el riesgo de que la aeronave explotara.

PREGUNTADO para que manifieste cómo salieron del helicóptero

DIJO que cada uno por el lado que iban sentados.

PREGUNTADO para que manifieste su sensación inmediatamente después del accidente

DIJO ~~que pensó que el helicóptero en el que viajaba había sido atacado~~

PREGUNTADO para que describa la zona del accidente del primer helicóptero

DIJO que se percató desde lo alto de la cota que lo que pensaba era un incendio, se trataba de los restos del otro helicóptero al apreciar partes de éste sobre el terreno. Posteriormente ordenó al Sargento Amado ir a la zona del accidente del primer helicóptero mientras trataba de comunicar con el Puesto de Mando. Al poco tiempo después de ser informado por el Sargento Amado ~~que había un hombre de los que viajaban en el primer helicóptero con constantes vitales bajas fue cuando envió al Soldado Piñeiro, sanitario de la compañía, para que le ayudase.~~

PREGUNTADO si quiere añadir alguna cosa

DLJO que no

En este acto se da por terminada la declaración, en Herat, a 2 de septiembre de 2005.

ASUNTO: DECLARACIÓN DEL SUBTENIENTE DON MANUEL JESUS QUESADA OCETE CON D.N.I. N° 24.158.222-B, ANTE EL COMANDANTE JEFE DEL EQUIPO INVESTIGADOR DE LA CITAAM POR EL SINIESTRO DE DOS HU-21 DE ASPUHEL III EN AFGANISTÁN

El Subteniente arriba consignado tras ser exhortado a ser veraz en sus manifestaciones y responder a las generales de la ley, dijo estar destinado en el Batallón de Helicópteros de Maniobra BHELMA IV de El Copero, y en Afganistán como Piloto de Helicóptero de su Unidad.

PREGUNTADO para que manifieste cuánto tiempo lleva volando como piloto de helicópteros, cuánto tiempo lleva destinado en su actual Unidad BHELMA IV y cuántas horas de vuelo tiene en total y en material HU-21

DIJO que lleva volando desde 1.980, cuando realizó el curso de piloto de helicópteros, estando destinado en la Unidad BHELMA IV desde el año 1.983, contando con 4.525 horas de vuelo de las que 2.366 horas son en HU-21

PREGUNTADO para que manifieste su experiencia en otras misiones similares multinacionales

DIJO que esta es su cuarta misión, siendo las anteriores dos en Bosnia y una en Irak

PREGUNTADO para que manifieste si el tipo de vuelo y tácticas que se aplican en Afganistán son muy diferentes a otros escenarios en los que él ha volado

DIJO ~~que el tipo de vuelo que se realiza en Afganistán es muy similar a las tácticas y perfil de vuelo empleados en Irak por el tipo de amenaza existente, intentando elegirse siempre itinerarios distintos y lo más bajo posible.~~ El tipo de vuelo que se realiza en otros escenarios, como Bosnia, permite que vuele un solo helicóptero con rutas prefijadas y puntos de notificación convenidos

PREGUNTADO para que manifieste qué tipo de perfil de vuelo y tipo de formación táctica se aplica en Afganistán y si considera este tipo de vuelo como de riesgo o dentro de parámetros normales, tal como se vuela en territorio nacional

DIJO que comparado con el tipo de vuelo que se realiza en TN es un vuelo que implica mucho más riesgo. ~~Los parámetros de vuelo que se aplican en este escenario son debidos a la amenaza que se cree hay en esta zona.~~ Referente a la altitud y otros parámetros, como el peso, los considera como normales tal como se está acostumbrado a volar en TN

PREGUNTADO para que manifieste si considera la meteorología en Afganistán especialmente adversa para el vuelo

DIJO que debido a la estación del año no se han tenido fenómenos meteorológicos como nubosidad, falta de visibilidad, aunque si son de reseñar las altas temperaturas y

los vientos que en algunas zonas cambian de dirección y en algunas ocasiones son muy racheados

PREGUNTADO para que manifieste si conocía el tipo de misión que se estaban realizando el día 16.08.05 los dos helicópteros de su Unidad ET-657 y ET-659, y si ésta revestía alguna complicación especial

DIJO que si, que la misión consistía en un transporte de personal en dos oleadas, no considerando especial complicación ya que las altitudes eran normales

PREGUNTADO para que manifieste sobre cómo se suelen sentar los pilotos y su responsabilidad a bordo, en concreto sobre quién suele ir a los mandos y sobre quién lleva las comunicaciones

DIJO que habitualmente e independientemente del empleo, el PiC va sentado a la izquierda y es responsable de la navegación y comunicaciones, el otro piloto se suele sentar a la derecha porque es el que pone en marcha el helicóptero y es el que normalmente pilota, aunque esto depende de si el PiC es el de mayor calificación. En cada momento del vuelo la responsabilidad de la maniobra recae en el de mayor calificación aeronáutica, pudiendo este decidir quien realiza, por ejemplo, el despegue o el aterriaje

PREGUNTADO para que manifieste a la vista de las declaraciones de los pilotos del ET-659 (se leen las declaraciones aportadas por el Capitán Palmero, actual OSV de ASPUHEL III) por su opinión sobre quién podría ir a los mandos del ET-657 y por qué

DIJO que a pesar de que por la costumbre es más normal que quien lleva las comunicaciones no vaya a los mandos, no puede asegurar que en este caso fuera así ya que hay pilotos que pueden contestar una comunicación a la vez que llevan el control de la aeronave

PREGUNTADO para que manifieste si conocía personal y profesionalmente a los tripulantes aéreos del ET-657 siniestrado

DIJO que al Bgda. Morales le conoce desde que éste llegó de sargento a la Unidad, habiendo sido su instructor de vuelo en varias ocasiones. De hecho la última sesión de emergencia la realizaron juntos el día 5 de agosto sobre la pista del aeropuerto de Herat. Respecto al Cap. Guitard, debido a que cuando él llegó se encontraba de misión en Bosnia, y no coincidieron en Irak, solamente ha coincidido con él posteriormente en algunos vuelos en El Copero y posteriormente en Afganistán solamente en dos vuelos

PREGUNTADO para que manifieste cómo considera al Cap. Guitard y al Bgda. Morales como pilotos

DIJO que considera al Cap. Guitard, como piloto, como alguien normal, sin destacar por ser alocado ni tampoco pasivo en su actitud. Respecto al Bgda. Morales, si tiene más conocimiento sobre su manera de volar, especialmente cuando era CR-1, al que califica hábil a los mandos y seguro, y con una actitud normal ante la preparación de las misiones

PREGUNTADO para que manifieste si los considera preparados para reaccionar ante una avería grave, como la parada de un motor, un fuego o la rotura de transmisión

DIJO que especialmente con el Bgda. Morales, en las sesiones de vuelos de emergencia en las que han volado juntos, ha encontrado en él una actitud segura con reacciones adecuadas ante las emergencias

PREGUNTADO para que manifieste cuál es su opinión sobre el siniestro de los helicópteros ET-657 y ET-659

DIJO ~~con respecto al ET-657 entiende que el vuelo era bajo, pero no tiene datos para saber cuáles fueron las causas del siniestro.~~ Respecto al ET-659, solo conoce los comentarios de los pilotos de ese helicóptero no teniendo datos suficientes para emitir un juicio

PREGUNTADO para que manifieste si quiere declarar algo más

DIJO que no

En este acto se da por terminada la declaración, en Herat, a 6 de septiembre de 2005.

ASUNTO: DECLARACIÓN DEL CAPITÁN DON JOSÉ MANUEL GALVAÑ BONMATÍ CON D.N.I. N° 79.101.384-Z, ANTE EL COMANDANTE JEFE DEL EQUIPO INVESTIGADOR DE LA CITAAM POR EL SINIESTRO DE DOS HU-21 DE ASPUHEL III EN AFGANISTÁN

El Capitán arriba consignado tras ser exhortado a ser veraz en sus manifestaciones y responder a las generales de la ley, dijo estar destinado en el Batallón de Helicópteros de Maniobra BHELMA IV de El Copero, y en Afganistán como Jefe de la Unidad de Vuelo de ASPUHEL III.

PREGUNTADO para que manifieste cuánto tiempo lleva volando como piloto de helicópteros, cuánto tiempo lleva destinado en su actual Unidad BHELMA IV y cuántas horas de vuelo tiene en total y en material HU-21

DIJO que lleva volando desde el año 1.998, siendo destinado a su actual destino en El Copero al año siguiente, 1.999, completando actualmente aproximadamente 1.000 horas de vuelo de las que al menos 700 horas son en modelo HU-21

PREGUNTADO para que manifieste su experiencia en otras misiones similares multinacionales

DIJO que esta es su cuarta misión, habiendo participado en Kosovo, Bosnia e Irak, donde realizó funciones de piloto y también como Oficial de Enlace

PREGUNTADO para que manifieste si el tipo de vuelo y tácticas que se aplican en Afganistán son muy diferentes a otros escenarios en los que él ha volado

DIJO que respecto a su experiencia en Irak el tipo de vuelo y tácticas que se aplican son muy parecidas ya que debido a la amenaza existente volaban dos aparatos, lo que no ocurre actualmente en Bosnia y Kosovo, donde puede volar una sola aeronave

PREGUNTADO para que manifieste qué tipo de perfil de vuelo y tipo de formación táctica se aplica en Afganistán y si considera este tipo de vuelo como de riesgo o dentro de parámetros normales, tal como se vuela en territorio nacional

DIJO que comparando con el tipo de vuelo que se realiza normalmente en la zona de El Copero éste es muy diferente ya que allí se vuela a una altitud próxima al nivel del mar. La altura a la que se vuela en Afganistán es mucho más baja que en TN debido a la amenaza existente en ZO.

PREGUNTADO para que manifieste si considera la meteorología en Afganistán especialmente adversa para el vuelo

DIJO que debido a que el periodo en que se ha estado operando ha coincidido con el verano, no se considera la meteorología como un factor especialmente adverso, con la excepción del viento que sí supone un factor reseñable aunque al estar casi siempre orientado en la misma dirección no suele suponer una sorpresa

PREGUNTADO para que manifieste si conocía el tipo de misión que se estaba realizando el día 16.08.05 con los dos helicópteros de su Unidad, ET-657 y ET-659, y si ésta revestía alguna complicación especial

DIJO que debido a su función en su Unidad él es quien nombra las tripulaciones (pilotos) que deben realizar todos los vuelos y consecuentemente estaba perfectamente informado del tipo de misión que se estaba realizando. La misión de ese día no era especialmente complicada debido a que los puntos de aterrizaje y despegue se iban a realizar de aeropuerto a aeropuerto y no en zonas intermedias con aterrizajes en zonas de polvo. Respecto al peso no era una operación muy distinta a las realizadas normalmente, con el helitransporte de 12 personas en cada helicóptero a un punto de aterrizaje de altitud semejante al del despegue, cuyo resultado fue una carta de prestaciones con margen suficiente de potencia y parámetros de centro de gravedad dentro de límites

PREGUNTADO para que manifieste sobre cómo se suelen sentar los pilotos y su responsabilidad a bordo, en concreto sobre quién suele ir a los mandos y sobre quién lleva las comunicaciones

DIJO que se sienta el PiC a la izquierda y el piloto a la derecha, independientemente de la calificación de los pilotos. El PiC es el responsable de llevar las comunicaciones con las agencias de control, la navegación y, como en este caso, es responsable también de la coordinación de la patrulla. El piloto es responsable básicamente del pilotaje de la aeronave, aunque en caso de una emergencia o una situación de especial dificultad asumiría los mandos el piloto de mayor calificación.

PREGUNTADO para que manifieste a la vista de las declaraciones de los pilotos del ET-659 (se leen las declaraciones aportadas por el Capitán Palmero, actual OSV de ASPUHEL III) por su opinión sobre quién podría ir a los mandos del ET-657 y por qué

DIJO que debido a que el Cap. Guitard iba de Jefe de patrulla y además era quien tenía nivel de inglés en su helicóptero, puede decirse que en los primeros momentos del vuelo hasta que se despidieran de la torre de control de Herat, 10 NM al sur, es muy probable que quien llevara las comunicaciones fuera el propio capitán, siendo responsable del pilotaje, consecuentemente el Bgda. Morales. También añadió que estas consideraciones son en base a lo que normalmente suele hacerse como costumbre en los vuelos de su Unidad, aunque no es posible asegurar al cien por cien que esto fuera así en esta ocasión

PREGUNTADO para que manifieste si conocía personal y profesionalmente a los tripulantes aéreos del ET-657 siniestrado

DIJO que al Bgda. Morales lo conocía desde que fue destinado a El Copero en 1.999, habiendo volado en muchas ocasiones con él tanto en TN como en otras misiones como Irak. Respecto al Cap. Guitard le conoce desde que éste fue destinado a su Unidad hace aproximadamente hace año y medio, habiendo volado con él especialmente en esta misión en Afganistán

PREGUNTADO para que manifieste cómo considera al Cap. Guitard y al Bgda. Morales como pilotos

DIJO sobre el Cap. Guitard que a pesar de que había terminado el curso de vuelo hacía año y medio, le considera un piloto seguro y sensato, que no dudaba en apoyarse o pasar los mandos de vuelo al piloto con más experiencia en caso necesario. Respecto al Bgda. Morales le calificó como un piloto con sobrada experiencia tanto en vuelo como en misiones multinacionales, destacando su seguridad y responsabilidad en la ejecución de las misiones

PREGUNTADO para que manifieste si los considera preparados para reaccionar ante una avería grave, como la parada de un motor, un fuego o la rotura de transmisión

DIJO que especialmente el Bgda. Morales, debido a que ha realizado en varias ocasiones prácticas de simulador, lo considera plenamente capacitado para resolver este tipo de emergencias. Además dos semanas antes del siniestro, estuvo realizando una sesión de prácticas de emergencias con el instructor de la Unidad.

PREGUNTADO para que manifieste cuál es su opinión sobre el siniestro de los helicópteros ET-657 y ET-659

DIJO ~~que debido a que no forma parte del personal que se encarga de la investigación~~
~~no tiene una idea clara de que pueda ocurrir con el ET-657.~~

PREGUNTADO para que manifieste si quiere declarar algo más

DIJO que no

En este acto se da por terminada la declaración, en Herat, a 6 de septiembre de 2005.

ASUNTO: DECLARACIÓN DEL SOLDADO DON JUAN LUÍS PIÑEIRO ANDRADE CON D.N.I. N° 46.906.410, ANTE EL COMANDANTE JEFE DEL EQUIPO INVESTIGADOR DE LA CITAAM POR EL SINIESTRO DE DOS HU-21 DE ASPUHEL III EN AFGANISTÁN

El Soldado arriba consignado tras, ser exhortado a ser veraz en sus manifestaciones y responder a las generales de la ley, dijo estar destinado en el Regimiento Isabel La Católica n° 29 de Pontevedra, y en Afganistán como Sanitario de la 1ª Compañía del Grupo Táctico Aerotransportable "San Quintín".

PREGUNTADO si realizó alguna reunión previa al vuelo y si se comentaron medidas de seguridad

DIJO que sin haber una reunión específica para hablar de estas cuestiones, sí fueron instruidos por uno de sus mandos sobre cómo reaccionar en caso de accidente, y además se realizaron prácticas de embarque y desembarque en la propia plataforma de helicópteros mientras se esperaba la orden para hacer el ejercicio.

PREGUNTADO para que manifieste cómo iban sentados, si llevaban cinturón puesto, casco, gafas, etc.

DIJO que iba sentado detrás de la puerta derecha, al lado del tirador y mirando hacia el exterior. Que iba con el cinturón puesto, casco y gafas de dotación para el sol.

PREGUNTADO para que manifieste qué sensaciones tuvo antes del accidente, en el tránsito desde el aeropuerto de HERAT (sensaciones de altura, velocidad, movimientos debidos al viento, tipos de virajes, si se veía al otro helicóptero, etc)

DIJO que nunca había tenido la experiencia de ese tipo de vuelo, de entre tres y diez metros, a mucha velocidad y a unos 200 ó 300 m detrás del primer helicóptero siguiéndole en vuelo táctico. Igualmente manifiesta que podía ver al primer helicóptero desde su posición aunque a veces dejaba de verlo puesto que el terreno era con elevaciones y dunas y éste se perdía detrás de ellas.

PREGUNTADO si vio algo extraño durante el vuelo

DIJO que no

PREGUNTADO para que manifieste qué maniobra realizó el piloto cuando vio el humo del otro helicóptero

DIJO que la maniobra fue de giro brusco hacia la izquierda y pensó que iban a aterrizar, impactando posteriormente hacia la parte baja de la vaguada

PREGUNTADO para que manifieste qué pasó a partir del momento en que el helicóptero donde viajaba se estrelló

DIJO que su capitán ordenó que se agarraran fuertemente y que esperasen a que las palas estuvieran paradas.

PREGUNTADO para que manifieste cómo salieron del helicóptero

DIJO que a pesar de estar en el lado derecho él salió por el izquierdo ya que en su lado había una fuerte pendiente y era más fácil salir por el otro lado. Posteriormente se dirigió hacia la parte de arriba de la cota temiendo que el helicóptero explotara.

PREGUNTADO para que manifieste su sensación inmediatamente después del accidente

DIJO que su sensación fue que habían sido atacados. Posteriormente se dieron cuenta que lo que se pensaba era un incendio eran los restos del otro helicóptero.

PREGUNTADO para que describa la zona del accidente del primer helicóptero

DIJO que fue ordenado dirigirse hacia la zona del accidente del primer helicóptero para ayudar al Sargento Amado a atender a posibles supervivientes, y eso hizo con una persona aunque resultó inútil. Que cuando llegó a la zona aún permanecía ardiendo la zona del motor.

PREGUNTADO si quiere añadir alguna cosa

DIJO que no

En este acto se da por terminada la declaración, en Herat, a 2 de septiembre de 2005.

ASUNTO: DECLARACIÓN DEL SARGENTO DON JUAN CARLOS AMADO RODRIGUEZ CON D.N.I. N° 79310880-A, ANTE EL COMANDANTE JEFE DEL EQUIPO INVESTIGADOR DE LA CITAAM POR EL SINIESTRO DE DOS HU-21 DE ASPUHEL III EN AFGANISTÁN

El Sargento arriba consignado tras, ser exhortado a ser veraz en sus manifestaciones y responder a las generales de la ley, dijo estar destinado en el Regimiento de Infantería Ligera Aerotransportable Isabel La Católica n° 29 de Pontevedra, y en Afganistán en la 1ª Compañía del Grupo Táctico Ligero Aerotransportable "San Quintín".

PREGUNTADO para que manifieste que misión estaban desarrollando

DIJO que su conocimiento es a nivel pelotón / sección y que se trataba de un asalto para control del aeropuerto de Shindand, dentro de un ejercicio de preparación del batallón.

PREGUNTADO si realizó alguna reunión previa al vuelo y si se comentaron medidas de seguridad

DIJO que se realizó una reunión en su Unidad repasando las medidas de seguridad y las normas de actuación en caso de ser derribados o de accidente.

PREGUNTADO para que manifieste cómo iban sentados, si llevaban cinturón puesto, casco, gafas, etc.

DIJO que todos iban sentados, con cinturón abrochado (a excepción de uno), casco y chaleco puesto, llevando él personalmente unas gafas de ventisca como las utilizadas para salto en paracaídas.

PREGUNTADO para que manifieste qué sensaciones tuvo antes del accidente, en el tránsito desde el aeropuerto de HERAT (sensaciones de altura, velocidad, movimientos debidos al viento, tipos de virajes, si se veía al otro helicóptero, etc)

DIJO que su aeronave volaba unos 200 m por detrás, aunque la distancia era variable y el flanco izquierdo, con pérdidas de visibilidad del otro helicóptero constantes debido al tipo de vuelo, que era de combate, pegados al terreno y con cambios constantes de rumbo. Dentro de su apreciación personal le pareció un vuelo normal para el tipo de misión que se desarrollaba.

PREGUNTADO si vio algo extraño durante el vuelo

DIJO que no.

PREGUNTADO para que manifieste qué maniobra realizó el piloto cuando vio el humo del otro helicóptero

DIJO que estaba en una vaguada y que en el ascenso de ésta lo primero que se vio fue una llamarada en una ladera del lado derecho, que en unos pocos segundos se notó al helicóptero como en ascenso vertical perdiendo potencia y tocando posteriormente en la zona de la cola, estabilizándose y cayendo suavemente hasta que tocó en el suelo, derrapando hacia la derecha y cayendo despacio en el barranquillo.

PREGUNTADO para que manifieste cómo salieron del helicóptero

DIJO que notaron como salían despedidos trozos de pala y no se pudo salir hasta que el giro del rotor fue más lento, saliendo en primer lugar el tirador del lado izquierdo con peligro de que le hubiera impactado una pala y posteriormente el resto del personal, cuando ya el giro era mucho más lento

PREGUNTADO para que manifieste su sensación inmediatamente después del accidente

DIJO que su primera impresión tras salir de la aeronave es que habían sido derribados, y que el humo y fuego que se veía se trataba de un incendio, que con sus prismáticos observó que se trataba del otro helicóptero, pudiendo incluso ver los cuerpos y poniéndolo en conocimiento de su Capitán, ordenando éste ir hacia la zona.

PREGUNTADO para que describa la zona del accidente

DIJO que la zona que ardía con mayor intensidad era la zona de los motores y que ésta aún ardía cuando él llegó, estando el resto de la mancha muy caliente pero apagada. Que trató de ver si había personal con vida, encontrando a una persona aún con constantes vitales avisando de ello a su Capitán que aún estaba en la zona del primer helicóptero tratando de comunicar en el Puesto de Mando y enviando posteriormente al sanitario de la compañía con quien trató de realizar una reanimación infructuosa.

PREGUNTADO si quiere añadir algo más

DIJO que las acciones posteriores fueron tratar de aumentar el cordón de seguridad a la espera de la llegada de las aeronaves MEDEVAC y que no hicieron más que cumplir con su deber.

En este acto se da por terminada la declaración, en Herat, a 2 de septiembre de 2005.