

Fecha: 10-12-2024
 Medio: La Prensa Austral
 Supl.: La Prensa Austral
 Tipo: Noticia general
 Título: A 5 años del fatídico y más grande desastre aéreo en Chile que cobró la vida de 38 personas, seis son los formalizados en la causa

Pág.: 9
 Cm2: 708,3
 VPE: \$ 925.787

Tiraje: 5.200
 Lectoría: 15.600
 Favorabilidad: No Definida

Tragedia se desató el 9 de diciembre de 2019

A 5 años del fatídico y más grande desastre aéreo en Chile que cobró la vida de 38 personas, seis son los formalizados en la causa

Para los familiares de las 38 personas que perdieron la vida en el accidente del avión Hércules de la Fuerza Aérea de Chile, el 9 de diciembre es una fecha que llevarán por siempre marcada con letras negras en el calendario y en sus corazones.

Hace 5 años, en 2019, uno de los C-130 de la institución despegaba desde el aeropuerto de Punta Arenas a la Base Antártica Eduardo Frei Montalva, destino al que nunca llegó.

El viaje cumpliría objetivos de apoyo logístico así que en ese vuelo transportaban personal para revisar el oleoducto de combustible de la Base Aérea, y la realización de un proceso de aplicación de anticorrosivos a las instalaciones nacionales en la zona.

El C-130 despegó a las 16,55 horas y a las 18,13 horas, en los momentos que pasaban sobre el mar de Drake, se perdió todo contacto con la aeronave y la tripulación.

Recién el 12 de diciembre se ubicaron los primeros restos pertenecientes a la aeronave, a unos 27 kilómetros de la última ubicación reportada.

Los antecedentes apuntan a que "la tragedia se produjo por un colapso súbito del material de vuelo. Es decir, por alguna condición preexistente que generó un desperfecto catastrófico en pleno vuelo, o bien por el ingreso a la aeronave de elementos peligrosos que dañaron su estructura de forma masiva", según una de las querrelas que investiga la Fiscalía.

"Todo indica que la aeronave colapsó en pleno vuelo y no al supuestamente estrellarse en la superficie del mar, puesto que, de haberse producido una caída con el material de vuelo en condiciones de maniobrabilidad, al menos la tripulación habría dado un aviso, accionando los comandos de comunicación o alerta que son de ejecución instantánea".

Formalizados

Cuatro años después, el 21 de febrero de 2023, el entonces fiscal regional Eugenio Campos Lucero, quien lideró la investigación desde el primer día, formalizó a los oficiales de la FACH en servicio activo Julio Andrés Ojeda Puig, Marcelo Alejandro Mella Bertetti y Allan Ignacio Asenjo



Al día siguiente de la tragedia aérea, la Fuerza Aérea de Chile trajo a Punta Arenas a los familiares de las víctimas.

» Recién el 12 de diciembre de 2019, se ubicaron los primeros restos pertenecientes a la aeronave, a unos 27 kilómetros de la última ubicación reportada

» Fiscal aseguró que accidente se inició por el desprendimiento de la pala de una de las hélices

El viernes, en una audiencia que se extendió por más de 12 horas, el actual fiscal regional, Cristián Crisosto, formalizó a dos nuevos imputados por el cuasidelito de homicidio de 38 personas, asociadas al siniestro de la avión Hércules: el general Fernando Mandaca Rodríguez, funcionario del Ministerio de Defensa y del Estado Mayor Conjunto (a la fecha era jefe de Subdivisión de Ingeniería y Apoyo Sistemas de Armas), y el general Joaquín Miguel Urzúa Rentería, funcionario de la DGAC, de profesión ingeniero aeronáutico (a la fecha cumplía funciones como jefe de División de Ingeniería y Apoyo Sistemas de Armas), "porque no instruyeron adecuadamente la aplicación de normas técnicas internacionales asociadas al mantenimiento de componentes esenciales de la aeronave Hércules C-130, lo que determinó que no se inspeccionaran ni removieran palas de las hélices de la aeronave siniestrada, fabricadas con anterioridad al 2012, con lo que generaron una situación de peligro no permitida para la tripulación y pasajeros".

Además reformalizó a los oficiales de la Fuerza Aérea, Julio Andrés Ojeda Puig (entonces cumplía funciones como comandante de la Organización de Mantenimiento), y Marcelo Mella Bertetti, por cuasidelito de homicidio, reiterando que el avión no estaba en condiciones de aeronavegabilidad.

Cristián Crisosto dijo que "el accidente fue causado por una secuencia de eventos catastróficos, iniciado por el desprendimiento de una pala de una de las hélices, que impactó violentamente contra el fuselaje de la aeronave, provocando una despresurización instantánea y el desprendimiento de partes importantes del fuselaje, todo lo cual contribuyó al descontrol absoluto de las condiciones aerodinámicas de la aeronave, desencadenando el desprendimiento de las alas, provocando una caída violenta".

También mantuvo la imputación respecto de Marcelo Mella Bertetti, en su carácter de oficial ingeniero aeronáutico de servicio, "al dar el alta de la aeronave el día 6 de diciembre de 2019; y luego haber dado el visto bueno para su salida el día 9 de diciembre del mismo año, justo antes de la producción del siniestro".

De acuerdo a lo expresado por el Ministerio Público, producto del actuar de los imputados, cada uno de manera independiente, incurrió en negligencia e infracción de reglamentos en función de sus cargos y posiciones de garantes, generando una sucesión de conductas y omisiones en los procesos de mantenimiento de la aeronave, "con las que se transgredió el deber de mantener las condiciones óptimas de seguridad para la operación de la aeronave", y de esta manera resguardar la vida de cada uno de sus ocupantes, permitiendo con ello que las condiciones del avión fueran inseguras, "y no aeronavegables el día del siniestro".

Contreras. Además del entonces jefe de la Cuarta Brigada Aérea, general en retiro Eduardo Marcelo Mosquera Cruz.

Todos en calidad de "autores de cuasidelito de homicidio".

Campos planteó en esa audiencia que estando el avión militar posado en la Base Aérea Chabunco de Punta Arenas, "los oficiales Ojeda Puig, Mella Bertetti y Asenjo Contreras, no tomaron las medidas necesarias para corregir la práctica irregular de concurrencia alternada a las misiones, de un especialista electro electrónico aéreo función electrónica y de un especialista electro electrónico aéreo función instrumentos, infringiendo con ello lo que dicen los reglamentos".

De acuerdo a esto, la falla de instrumentos que presentó la aeronave, se resolvió mediante una manipulación incorrecta de los indicadores de cantidad de combustible de los estanques, permitiendo así la introducción de corriente de alto voltaje en los mismos, generando con ello, un colapso durante el vuelo del avión Hércules. "lo que habría provocado presuntamente su abrupto desplome en el mar de Drake, luego de reportar su últi-

ma posición a las 18,13 horas".

Cuando el avión Hércules llegó a Punta Arenas, procedente de Santiago, presentó una falla en los indicadores de cantidad de combustible de los estanques número uno y cuatro. "Al ser un instrumento de cabina irregular de alternancia de roles corresponde ser analizado por la especialidad electro electrónico aéreo, función instrumento. Sin embargo, a raíz de esta práctica irregular de alternancia de roles turnos le correspondió al cabo Sergio Romero asumirla, pero él no estaba habilitado para estas funciones específicas y no tenía la capacitación. Por eso se comunicó por whatsapp, videos llamadas, audios y mensajes de texto con especialistas electro electrónicos en Santiago, a quienes les pidió asesoramiento".

Al permitir esta práctica irregular, "los tres imputados infringieron el reglamento de régimen interno y el manual de organización. Ya que debieron procurar de que a la aeronave se le efectuara un mantenimiento adecuado. Esto derivó en una situación de peligro en el vuelo del 9 de diciembre, cuando surgieron fallas de los indicadores de estanque de combustibles. /LPA

Foto: Aereo-vol/LPA